

# Sociaal Veilige Stedenbouw

---

De ruimtelijke potenties van de Alkmaarse buurten  
Vroonermeer-Noord en -Zuid



juni 2013



## colofon

Sociaal Veilige Stedenbouw –  
De ruimtelijke potenties van de Alkmaarse buurten Vroonermeer-Noord en -Zuid

juni 2013

### Auteurs:

|                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| Manuel López (red.) | – RCM-advies         |
| Laura de Bonth      | – Urban Synergy      |
| Dirk Verhagen       | – Urban Synergy      |
| Akkelies van Nes    | – Van Nes Stedenbouw |

### Met medewerking van

|                |             |
|----------------|-------------|
| Simone Waaijer | – Stagiaire |
|----------------|-------------|

© RCM-advies / Urban Synergy / Van Nes Stedenbouw



**VAN NES  
STEDENBOUW**

**urban  
synergy**

# Inhoudsopgave

blz

|                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| Inleiding                                                         | 5         |
| <b>1. Achtergrond</b>                                             | <b>7</b>  |
| 1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag                           | 7         |
| 1.2 Projectaanpak                                                 | 8         |
| 1.3 Methode                                                       | 8         |
| 1.3.1 Sociaal Veilige Stedenbouw                                  | 9         |
| 1.3.2 Space Syntax methode                                        | 10        |
| 1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots            | 13        |
| <b>2. Vroonermeer</b>                                             | <b>16</b> |
| 2.1 Inleiding                                                     | 16        |
| 2.2 De opgave                                                     | 17        |
| 2.3 Ruimtelijke analyse                                           | 18        |
| 2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid | 28        |
| 2.5 Aanbevelingen                                                 | 31        |
| 2.5.1 Vraag van de gemeente                                       | 32        |
| 2.5.2 Verbeteringen toegankelijkheid Vroonermeer-Zuid             | 32        |
| Model I                                                           | 34        |
| Model II                                                          | 38        |
| 2.5.3 De ruimtelijke structuur van Vroonermeer-Noord              | 42        |
| Model III                                                         | 42        |
| Model IV                                                          | 44        |
| 2.5.4 Inrichtingsvoorstellen voor Vroonermeer-Noord               | 44        |
| Ontwerpaanbeveling 1: Een actiever lint                           | 46        |
| Ontwerpaanbeveling 2: Plek voor ontmoeting                        | 48        |
| 2.5.5 Een nieuw lokaal centrum                                    | 50        |
| Een andere inrichting                                             | 52        |
| Model: landschappelijke inrichting                                | 52        |
| Model: stedelijke inrichting, minimale variant                    | 54        |
| Model: stedelijke inrichting, maximale variant                    | 57        |
| 2.5.6 Conclusies                                                  | 58        |
| Literatuurlijst                                                   | 62        |
| Bijlagen                                                          | 65        |
| 1. Deelnemers workshops                                           | 65        |
| 2. Sociaal demografisch profiel                                   | 66        |
| 3. Criminaliteitsbeeld                                            | 66        |

## Inleiding

Vroonermeer is een rustige nieuwbouwwijk aan de rand van Alkmaar. Veel woningen liggen aan het water of het groen. Het platteland ligt er letterlijk om de hoek. Verkeersveiligheid en privacy zijn belangrijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van Vroonermeer. Vroonermeer-Zuid is ontworpen als autoluwe buurt en Vroonermeer-Noord zal een meer landelijk karakter krijgen. De bouw van Vroonermeer-Zuid is in 2005 afgerond en telt 1.230 woningen. Vroonermeer-Noord ligt nog op de tekentafel en zal naar verwachting iets meer woningen tellen.

De politiecijfers laten zien dat er weinig criminaliteit plaats vindt in Vroonermeer-Zuid. Er vindt wel enige overlast plaats, maar de risico's op woninginbraak, diefstal uit auto's, vernieling en mishandeling liggen in deze buurt veel lager dan in de rest van Alkmaar en de rest van Nederland. Toch is het de vraag of deze situatie zo blijft. Vroonermeer is immers een kinderrijke buurt en het zou dus goed kunnen dat de jongerenoverlast zal toenemen als deze kinderen ouder worden. Daarnaast blijkt uit een vooronderzoek van het project Sociaal Veilige Stedenbouw dat veel Vinex-wijken een ruimtelijke structuur hebben die vergelijkbaar is met oudere wijken waar relatief veel problemen zijn met criminaliteit en overlast. Om na te gaan of dit ook het geval is in Vroonermeer en of er verbeteringen mogelijk zijn in de plannen voor -Noord en de bestaande situatie in -Zuid, heeft de gemeente Alkmaar besloten mee te doen aan het project Sociaal Veilige Stedenbouw.

Uit de analyse is gebleken dat de grootste kans voor een toename van de vitaliteit en levendigheid in Vroonermeer ligt in het ontwikkelen van een centraal ontmoetingspunt in de ruimte tussen de twee buurten. De ontwikkeling van dit 'tussengebied' aan De Keesman met functies en voorzieningen verbindt de twee buurten met elkaar. De plek kan transformeren tot een leesbaar en aantrekkelijk entree van Vroonermeer; een centrumknoop en ontmoetingspunt voor mensen uit de buurt en de omgeving. In de twee buurten zijn er goede mogelijkheden om de toegankelijkheid van Vroonermeer-Zuid te verhogen en gelegenheden voor activiteit en ontmoeting in -Noord te creëren. Naar verwachting leiden deze ingrepen niet alleen tot betere condities voor sociale veiligheid, maar zullen ook de ruimtelijke kwaliteiten en leefbaarheid in Vroonermeer worden verbeterd.



# 1. Achtergrond

## 1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag

Nederland kent veel wijken met weinig problemen, maar er zijn ook wijken die te maken hebben met problemen op het gebied van sociale veiligheid. Deze verschillen in wijkgerelateerde veiligheidsproblemen zijn niet alleen te verklaren vanuit de sociale compositie van de wijk, maar lijken deels te zijn ingebakken in het ruimtelijk ontwerp van de wijk en de fysieke verschijningsvorm van gebouwen en objecten.

Bij de aanpak van veiligheidsproblemen in woonwijken is de afgelopen jaren veel ingezet op investeringen gericht op het verbeteren van de sociale, maatschappelijke en economische positie van de bewoners, veiligheidsmaatregelen zoals wijkagenten en camera's en ontwikkelingen in de fysiek gebouwde omgeving op het niveau van het bouwblok. Over de invloed van deze maatregelen en het fysieke ontwerp is inmiddels veel bekend.<sup>[1]</sup> Kennis over de relatie tussen sociale veiligheid en de stedenbouwkundige structuur is echter beperkter voorhanden. Dit is een groot gemis. Niet alleen omdat de invloed van de ruimtelijke structuur op sociale veiligheid door meerdere criminologische theorieën wordt vermoed<sup>[2]</sup>, maar ook omdat er inmiddels verschillende empirische studies zijn die aantonen dat de invloed van de ruimtelijke structuur zelfs nog groter is dan die van de fysieke structuur.<sup>[3]</sup>

Probleemstelling van het landelijk onderzoek

**In hoeverre wordt de gelegenheid tot sociale onveiligheid – naast sociale, economische, demografische en fysieke factoren – ook bepaald door de ruimtelijke structuur van een wijk, welke ruimtelijke variabelen zijn daarbij met name van belang en op welke wijze kunnen we deze kennis gebruiken om Nederlandse steden mogelijk nog veiliger te maken?**

Middels dit project willen we de kennis over de relatie tussen ruimtelijk ontwerp en sociale veiligheid verder uitbouwen en toegankelijk maken voor de stedenbouwkundige discipline. Door ontwerpend onderzoek uit te voeren samen met gemeenten en ontwikkelende partijen, worden de bevindingen van het onderzoek getoetst en toegepast in concrete casussen, om zo te komen tot aanbevelingen en eventuele herinrichtingsvoorstellen voor de binnen dit project aangedragen pilotwijken. De Alkmaarse buurt Vroonermeer is één van de pilots in dit project.

1. Zie voor een actueel overzicht van de mogelijkheden om via fysieke maatregelen sociale veiligheid te vergroten de in 2008 verschenen publicatie *Handboek Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer*.

2. De invloed van de stedenbouwkundige structuur op sociale veiligheid wordt met name onderstreept door de routine activiteiten en crime pattern theorie. Deze twee theorieën worden in de situationele criminologie als dominant gezien en beargumenteren dat criminele gelegenheid het directe resultaat is van publieksstromen c.q. routinematige activiteiten die op hun beurt weer voor een groot deel worden bepaald door de manier waarop het stratenpatroon is opgebouwd.

3. De fysieke structuur heeft betrekking op de objecten in de gebouwde omgeving en hun specifieke kenmerken. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan gebouwen en straatmeubilair. De stedenbouwkundige of ruimtelijke structuur is een ander begrip en omvat de eigenschappen van de ruimten tussen de gebouwde objecten. Het gaat hier met name om het stratenpatroon, de toegankelijkheid en circuits door wijken en de mate waarin straten, buurten en wijken zich ruimtelijk tot elkaar en het gehele stedenbouwkundige netwerk verhouden. Empirische studies die de grote invloed van de ruimtelijke structuur op criminele gelegenheid aantonen zijn ondermeer Alford (1996), Shu (2000), Hillier & Sahbaz (2005), López (2005), Van Nes (2005) en López & Van Nes (2006).

## 1.2 Projectaanpak

De studies en advisering in Vroonermeer zijn onderdeel van een groter onderzoek- en adviestraject, namelijk het landelijk project Sociaal Veilige Stedenbouw. Dit project is in januari 2012 opgestart en loopt tot medio 2013. Over de aanpak en bevindingen van dat project alsmede de advisering binnen de overige pilotwijken wordt na afsluiting van het traject apart gerapporteerd. Voor het traject in Vroonermeer is het echter van belang te weten dat deze projecten onderdeel zijn van een groter/landelijk onderzoek- en adviestraject en de uitkomsten van zowel het landelijk onderzoek als de uitgevoerde pilotstudies in het traject voor Vroonermeer zijn meegenomen.

Het project Sociaal Veilige Stedenbouw bestaat uit drie fasen.

1. De eerste fase bestaat uit statistisch onderzoek waarbij 43 wijken met sociaal economische achterstand met elkaar zijn vergeleken voor wat betreft sociaal-demografische en economische samenstelling, ruimtelijke kenmerken en mate van buurtgebonden criminaliteit en overlast.
2. Tijdens de tweede projectfase worden de bevindingen uit het landelijk onderzoek getoetst binnen acht verschillende pilotwijken<sup>[4]</sup> en de onderzoeksvragen op een lager schaalniveau (het straatsegment) beantwoord. Naast zogeheten macro-variabelen die inzicht geven in de structuur van de wijk, wordt bij de analyse van de pilotwijken ook gekeken naar variabelen die betrekking hebben op het micro-niveau. Het betreft hier plek gebonden variabelen die betrekking hebben op de inrichting van de wijk en in het SVS model een plaats hebben gekregen onder de kopjes 'zichtbaarheid' en 'identiteit'.
3. De lokale pilots worden afgesloten met plaatselijke workshops. Tijdens deze workshops gaan de onderzoekers samen met de betrokkenen aan de slag om voor het pilotgebied ontwerpaanbevelingen en interventies op te stellen die mogelijk de structuur van de wijk kunnen verbeteren.

## 1.3 Methode

Voor het onderzoek maken de onderzoekers gebruik van de Space Syntax methode en de voor dit onderzoek opgestelde veiligheidscriteria voor sociaal veilige stedenbouw. De onderstaande paragrafen geven een toelichting op wat we onder sociaal veilige stedenbouw kunnen verstaan en op welke manier er in dit onderzoek gebruik is gemaakt van de Space Syntax methode als instrument om verschillende eigenschappen van de ruimte te kwantificeren.

4. Het betreft hier acht verschillende wijken in Alkmaar, Deventer, Eindhoven, Utrecht en Maastricht. De verschillende wijken zijn niet alleen verschillend van opzet en karakter, maar per pilot speelt ook een andere opgave waar dit project een bijdrage aan kan leveren. Bewust is ervoor gekozen om in deze fase niet alleen te kijken naar achterstandswijken. Slechts bij een deel is sprake van sociale of veiligheidsproblemen. De acht gevallen variëren sterk in termen van sociale samenstelling, bebouwingstypologie en bouwperiode. Twee van de wijken moeten nog worden gebouwd. De pilots kunnen worden aangemerkt als: vooroorlogse arbeidersbuurten (Rode Dorp in Deventer en Mariaberg in Maastricht), naoorlogse woonwijken (Kanaleneiland in Utrecht, Pottenberg in Maastricht en Vaartbroek-Eckart in Eindhoven) en postmoderne / nieuw urbanisme buurten (Hoge Weide in Utrecht en Vroonermeer-Noord en-Zuid).



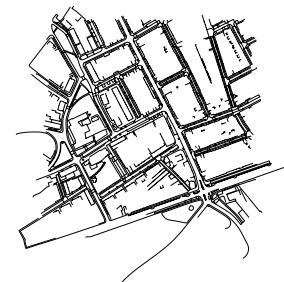
### 1.3.1 Space Syntax methode

**De Space Syntax methode maakt het mogelijk verschillende eigenschappen van ruimten te kwantificeren. Vooral de innovaties die in de afgelopen 4 jaar zijn gedaan hebben de verklaringskracht van deze methode sterk verbeterd.**

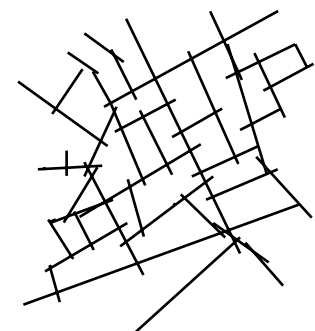
Aan de University College London in Groot Brittannië is een ruimtelijke analysemethode ontwikkeld, die inzicht biedt in de relatie tussen de ruimtelijke eigenschappen van de gebouwde omgeving en menselijk gedrag. De methode is gebaseerd op onderzoek naar het verband tussen verschillende soorten stratenpatronen enerzijds en voetgangersstromen en menselijk gedrag anderzijds. Met Space Syntax kan een stratenpatroon worden doorgerekend en wordt duidelijk hoe dit patroon van invloed is op de sociale en economische vitaliteit van een gebied. Dit zowel globaal op stadsniveau als lokaal op wijkniveau.

De Space Syntax methode benoemt verschillende eigenschappen van ruimten en maakt het mogelijk deze te kwantificeren. De eerste stap van de methode bestaat uit het systematisch in kaart brengen van de openbare ruimten in een stad. Deze ruimten (hoofdwegen, straten, steegjes en achterpaden) zijn meestal lineair van vorm en kunnen als lijnen in een netwerk worden weergegeven. Op deze manier ontstaat een axiale kaart. Deze kaart geeft een abstracte voorstelling van de onderlinge relatie van de verschillende ruimten en maakt het mogelijk verschillende aspecten hiervan te berekenen. Deze berekening vormt de tweede stap binnen de Space Syntax methode. Verschillende relationele eigenschappen van de straten worden berekend en de resultaten worden in een tabel gezet. Ook is het mogelijk de cijfers te vertalen in een kleurcode en deze in de kaart te zetten. Een hoge waarde op de bewuste variabele wordt daarbij weergegeven met de kleur rood en een lage waarde met donker blauw. Tussen de twee extremen rood en donkerblauw, liggen oranje, geel, groen en lichtblauw. Door op deze wijze te werk te gaan krijgt men in één oogopslag de resultaten van de berekeningen in beeld en kan men er enkele eerste conclusies aan verbinden. De derde en laatste stap van de Space Syntax methode bestaat uit het correleren van de ruimtelijke eigenschappen van de straten en cijfers over menselijk gedrag. Op deze manier is het bijvoorbeeld mogelijk een relatie te ontdekken tussen de ruimtelijke eigenschappen van verschillende straatsegmenten en maatschappelijke problemen zoals sociale onveiligheid en criminaliteit. In wat voor straatsegmenten zien we veel of juist weinig woninginbraken? Waar ondervinden bewoners de meeste overlast? Hoe correleren deze straatsegmenten met de verschillende variabelen en wat leert ons dat? Space Syntax is een hulpmiddel om dit soort vragen te beantwoorden.

In dit onderzoek is de Space Syntax methode gebruikt om de toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit van de wijken uit de landelijke analyse en de pilotwijken te berekenen. Zichtbaarheid en identiteit zijn op andere manieren bepaald. In de volgende paragraaf worden deze variabelen verder toegelicht.



Bestaand stratenpatroon



Systematisch in kaart brengen van het stratenpatroon in lineaire vormen

fig. 1 Methode Space Syntax

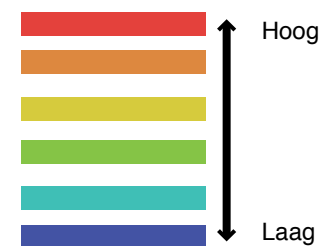


fig. 2 Waarden Space Syntax



fig. 3 Voorbeeld Space Syntax kaart 'Toegankelijkheid'

### 1.3.2 Sociaal Veilige Stedenbouw

Sociaal Veilige Stedenbouw is een praktische benadering van sociale veiligheid dat er op is gericht de gelegenheid tot criminaliteit en overlast zoveel mogelijk te beperken door middel van ruimtelijke maatregelen. Deze benadering gaat uit van vijf principes die in samenhang met elkaar kunnen worden ingezet om gebouwde omgevingen (zoals bijvoorbeeld woonwijken) zo in te richten dat het risico op slachtofferschap binnen deze omgevingen zo klein mogelijk is. Deze principes laten zich samenvatten met de kernwoorden: toegankelijkheid, verbondenheid, vitaliteit, zichtbaarheid en identiteit.<sup>[5]</sup>

#### Toegankelijkheid

De gebouwde omgeving moet voor gewenst en bedoeld gebruik goed toegankelijk zijn, terwijl deze waar nodig ontoegankelijk moet zijn voor ongewenst en onbedoeld gebruik (Luten e.a. 2008). De toegankelijkheid van stadswijken wordt grotendeels stedenbouwkundig geregeld door de manier waarop het stratenpatroon is vormgegeven.<sup>[6]</sup> Het gaat om het gemak waarmee openbare ruimten – zoals straten, parken, pleinen en (achter)paden – kunnen worden bereikt, gebruikt, en weer verlaten (vluchten). Hoe gemakkelijk kom je ergens en hoe groot is de kans dat je iemand tegen komt.

Hoe hoger de toegankelijkheid des te hoger de kans dat verschillende gebruikersgroepen zich op straat vermengen, des te groter het niveau van informele sociale controle en des te minder het aantal vernielingen en overlast.

Bij het berekenen van deze toegankelijkheid maakt men vaak onderscheid tussen de toegankelijkheid van wijken, straten of straatsegmenten op globaal niveau (toegankelijkheid vanuit de stad als geheel) en lokale toegankelijkheid (oftewel toegankelijkheid vanuit de directe omgeving).

#### Verbondenheid

Verbondenheid gaat over de structuur van het stratennetwerk. De straten die in de ruimtelijke analyse naar voren komen als het meest toegankelijk op lokaal niveau, worden in de analyse van verbondenheid aangeduid als 'hoofdstraten'. In de praktijk zie je dat deze hoofdstraten vrijwel altijd aan elkaar verbonden zijn (en bovendien in de beleving van bewoners en bezoekers als hoofdstraten worden ervaren) en zo het hoofdstratennetwerk vormen.

Bij het berekenen van de verbondenheid van de lokale straten, tel je hoe vaak je vanuit deze straten minimaal de hoek om moet gaan om het hoofdstratennetwerk te bereiken. Dit noemen we ook wel de topologische diepte van een straat. De topologische diepte van een straat geeft aan in hoeverre deze straat bij haar omgeving hoort oftewel hoe goed deze aan haar directe omgeving is verbonden.

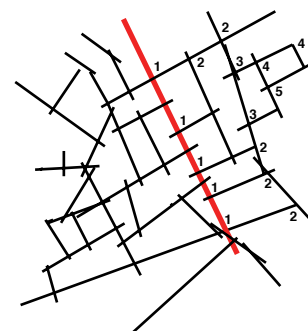


fig. 4 Verbondenheid

5. Het model Sociaal Veilige Stedenbouw is in feite een ruimtelijke/stedenbouwkundige uitwerking van het ZETA model dat een paar jaar geleden in het Handboek Veilig Ontwerp en Beheer (Luten e.a. 2008) werd geïntroduceerd. Het grote verschil tussen de twee modellen is dat Sociaal Veilige Stedenbouw de richtlijnen van ZETA als uitgangspunt neemt en daar meer expliciet een ruimtelijke of stedenbouwkundige uitwerking aan geeft.

6. Naast de relatieve positie van een straat of stadswijk binnen het stedelijk netwerk zijn er ook fysieke zaken die de toegankelijkheid beïnvloeden. Zo kunnen bijvoorbeeld (fysiek vormgegeven) verkeersmaatregelen zoals stoplichten, verkeersdrempels en verkeersborden de toegankelijkheid van een straat verhogen of juist verkleinen. Zo kan het voorkomen dat straten die ruimtelijk gezien het meest toegankelijk zijn, niet de drukste verkeersstraten zijn.

De hoofdroutes (oftewel de straten die het hoogste scoren bij de berekening van de lokale toegankelijkheid) krijgen per definitie de waarde nul en een rode kleur op de kaart. De straten direct verbonden aan de hoofdroutes krijgen de waarde één (omdat men ook één maal de hoek om moet om deze straten te bereiken), et cetera. Hoe blauwer de kleur hoe slechter de straat verbonden is aan de hoofdroutes.

Op wijkniveau geldt dat als de hoofdstraat dóór de wijk gaat (zoals in veel vooroorlogse wijken het geval is) dan is de woonwijk als geheel goed verbonden. Als de hoofdstraat langs de wijk loopt of er (ver) buiten ligt dan is de verbondenheid laag.

Uit onderzoek weten we dat goed verbonden straten en wijken minder kwetsbaar zijn voor woninginbraak, vernieling en bedreiging dan straten en wijken die minder goed zijn verbonden. De grens ligt hierbij op een topologische diepte van 3.

#### Vitaliteit

Ook de ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid en levendigheid kun je met behulp van de Space Syntax methode berekenen. Dit noemen we ook wel de vitaliteit. Een florerend lokaal bedrijfsleven en een vitaal straatleven vinden we in de regel vaker in wijken en straten die toegankelijk zijn en goed met haar directe omgeving zijn verbonden dan wijken en straten die minder toegankelijk of slecht zijn verbonden.

De meest succesvolle woonwijken (in de zin van 'leefbaarheid', 'levendigheid' en 'sociale veiligheid') zijn wijken met centraal gelegen (hoofd)straten waar een overlap is van ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven.

Woonstraten met een vitaal straatleven worden door bezoekers en bewoners als prettiger ervaren, zeker wanneer deze straten ook nog eens veel lokale bedrijvigheid huisvesten. Men voelt zich er minder snel onbehaaglijk of onveilig. Er zijn meer sociale ogen op straat, er vindt een betere menging plaats van publiek (bewoners/bezoekers/passanten, maar ook jong/oud) en mensen zijn eerder geneigd in te grijpen als er iets mis dreigt te gaan. Deze actieve informele sociale controle is niet alleen aanwezig, het is ook 'voelbaar' voor kwaadwillenden die hierdoor minder snel over de schreef zullen gaan.

#### Zichtbaarheid

Zichtbaarheid gaat om 'zien en gezien worden'. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt en willen erop vertrouwen dat ook anderen dat

zien en weten. Zien en gezien worden moet breed worden opgevat. Het gaat ook om 'horen en gehoord worden' en om 'kennen en gekend worden' (Luten e.a. 2008). Dit heeft alles te maken met vitaliteit, maar ook met de aanwezigheid van zichtlijnen, verlichting en 'ogen op de straat'.

In dit onderzoek is geen aandacht besteed aan het verlichtingsniveau. Wél is (aanvullend op de analyses aangaande vitaliteit) gekeken naar:

- de mate waarin de openbare ruimte op maaiveldniveau in het directe zicht van woonhuizen ligt en waar entrees zich bevinden en
- de mate waarin de openbare ruimte in het directe zicht van voetgangers ligt

### Identiteit

De identiteit van een wijk – het karakter en de sfeer – wordt voor een groot deel bepaald door de aantrekkelijkheid van de wijk en de eenduidigheid.

Voor de bezoekers van een wijk moet in één oogopslag duidelijk zijn welke status en functie een plek heeft (privé, semi-openbaar of openbaar) en wie verantwoordelijk is voor het beheer. Duidelijk moet zijn dat alles van iemand is en niets is van niemand. Semi-openbare ruimten leveren in gebruik vrijwel altijd problemen op als de functie en/of het beheer van deze ruimten onduidelijk is (Luten e.a. 2008). Meestal zijn de functie en het beheer in één oogopslag duidelijk. Zo herkennen de meeste mensen direct een park, terras, voortuin of parkeerplek en weet men wie daar verantwoordelijk voor is. Soms is de functie niet zo duidelijk en ontstaan er in de wijk stukken 'niemandsland' waar niemand zich verantwoordelijk voor voelt en waar goedwillenden ook liever niet komen. Een duidelijke en herkenbare routing is een stedenbouwkundige voorwaarde voor een eenduidige inrichting van woonwijken en een positieve beleving. Bezoekers en bewoners moeten ten alle tijden weten waar ze zijn en welke kant ze op moeten. Dit is niet alleen belangrijk voor het veiligheidsgevoel, maar zorgt ook voor een bundeling van voetgangersstromen waardoor mensen ook objectief gezien veiliger zijn. In bouwkundige zin kan eenduidigheid worden bevorderd door de toepassing van markeringen (waarmee men bijv. een terras of voortuin afbakent), barrières, oriëntatie- en identificatiemiddelen.

Ook aantrekkelijkheid is een wezenlijk onderdeel van identiteit. Het karakter en de sfeer in een woonwijk is immers sterk afhankelijk van de mate waarin zichtbaar aandacht is besteed aan de omgeving. Het gaat hier om de esthetische kwaliteit van de gebouwde omgeving, een aantrekkelijk functieaanbod, onderhoud en beheer en esthetische, technische en sociale duurzaamheid.

#### **1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots**

Voorafgaand aan de lokale pilots is landelijk onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen sociaal-demografische en economische samenstelling en ruimtelijke kenmerken enerzijds en de mate van buurtgebonden criminaliteit en overlast anderzijds. Dit onderzoek was statistisch van aard en had betrekking op 43 wijken met sociaal economische achterstand. Naast dit onderzoek, zijn diverse lokale pilots uitgevoerd. Deze studies leidden tot een aantal inzichten die ook van belang zijn voor de aanbevelingen van Vroonermeer.

##### Uitkomsten landelijke analyse

Uit de analyse van de 43 wijken met sociaal economische achterstand komt naar voren dat er een verband is tussen de bouwperiode van woonwijken, ruimtelijke condities en sociaal-economische gegevens.

Wijken die rond de tweede wereldoorlog in de jaren '20 t/m '50 zijn gebouwd, blijken een stuk gunstiger te scoren op de in de analyse betrokken stedenbouwkundige en bouwkundige variabelen dan wijken uit bijvoorbeeld de modernistische of hedendaagse periode. Ze zijn goed geïntegreerd in de stad en hebben ruimtelijk gezien ook voldoende potentie voor een actief straatleven en lokale voorzieningen. Deze wijken liggen doorgaans dicht bij het stadscentrum dan de wijken die in de andere categorieën vallen en dat uit zich in relatief hoge globale toegankelijkheid scores. De verbondenheid van de hoofdroutes met de wijk als geheel en de lokale straten is hoog waardoor een natuurlijke vermenging van bezoekers en bewoners kan ontstaan. Ook op het punt van zichtbaarheid scoren deze wijken nog niet zo slecht zowel voor wat betreft de lokale straten als de zichtbaarheid op de hoofdroutes. Qua sociale veiligheid valt op dat dit soort wijken wel te kampen hebben met een relatief hoog aantal diefstallen uit auto's. Dit hangt deels samen met het feit dat deze wijken dicht bij het stadscentrum liggen en wellicht ook veel parkeerplekken hebben die intensief door veel centrumbezoekers worden gebruikt.

Voor wat betreft de ruimtelijke variabelen, maakt het landelijk onderzoek duidelijk dat structuur gerelateerde variabelen (toegankelijkheid en verbondenheid) een grotere invloed hebben op criminele gelegenheid dan inrichting gerelateerde variabelen (zichtbaarheid en identiteit).<sup>[7]</sup> Ook in relatie tot de gemiddelde woningwaarde zien we dat de structuur gerelateerde variabelen belangrijker zijn dan zichtbaarheid en identiteit. Met andere woorden: de locatie – of beter gezegd de ontsluiting van de locatie – heeft een grotere invloed op de gemiddelde woningwaarde van een wijk dan de staat van onderhoud, de groenvoorzieningen (attractiviteit) en het aantal sociale ogen op de weg (zichtbaarheid). Woonwijken met een lage toegankelijkheid en verbondenheid huisvesten meer personen

en huishoudens met een laag besteedbaar inkomen. Ook hierbij geldt dat de structuur gerelateerde variabelen belangrijker zijn dan identiteit en zichtbaarheid.

#### Uitkomsten van de pilot studies

Het landelijk onderzoek vond plaats op wijkniveau waardoor ook de bevindingen vrij globaal zijn. Er is immers alleen gekeken naar de (vaak gemiddelde) waarden op wijkniveau terwijl deze waarden in de regel van straat tot straat zeer verschillen. Daarnaast was het landelijk onderzoek beperkt tot woonwijken met sociaal-economische achterstand. Om meer gedetailleerd inzicht te krijgen in de relaties tussen ruimtelijke kenmerken, sociale compositie en criminaliteit is in de pilots onderzoek gedaan op het niveau van het straatsegment en is er naast achterstandswijken ook gekeken naar woonwijken waar het wel goed gaat. Uit deze pilots komen de volgende voorlopige inzichten naar voren.

Binnen de pilots is naar voren gekomen dat er een sterke relatie bestaat tussen de ruimtelijke structuur van woonwijken en het risico op criminaliteit en overlast. Deze relatie is niet één-op-één. Ook niet-ruimtelijke zaken zoals de bevolkingssamenstelling, het programma en bouwkundige factoren hebben invloed op de omvang en spreiding van veelvoorkomende delicten en problemen rondom overlast. Een andere conclusie is dat de relatie tussen ruimtelijke structuur en sociale veiligheid niet voor alle delicten hetzelfde is. 'Different types of crime occur in different types of space', concludeerde ook al Alford (1996, pg. 64) in een Britse studie naar ruimte en criminaliteit.

Ook op het niveau van het straatsegment blijkt er een duidelijke relatie te zijn tussen de daar aanwezige ruimtelijke condities en het risico op criminaliteit en overlast. Straatsegmenten die goed scoren voor wat betreft toegankelijkheid, verbondenheid, vitaliteit, zichtbaarheid en identiteit hebben in het algemeen minder last van criminaliteit dan straten die ruimtelijk minder goed scoren.

De ruimtelijke condities waarin criminaliteit gedijt is niet voor alle delictsvormen hetzelfde. Zo zien we dat het woninginbraak, bedreiging en vandalisme vooral plaats vinden in de topologisch diepe woonstraten. Deze straten zijn niet alleen ver van de hoofdroute (topologisch diep), maar kenmerken zich ook door een lage toegankelijkheid (lage lokale integratiewaarde). Vooral op de plekken waar een hoge topologische waarde, lage toegankelijkheid en een slechte zichtbaarheid samen vallen is het risico op deze delicten hoog. Bij jongerenoverlast zien we een heel andere relatie. Deze vinden voornamelijk plaats bij of in de buurt van publiekstrekkende voorzieningen op plekken die buiten het zicht vallen. Ruimtelijk gezien zijn het met name de plekken die op de minder zichtbare plekken in de meer vitale straten liggen of één topologische stap daarvan verwijderd.

7. Dit is overigens iets dat ook al in een eerdere studie (López & Van Nes 2006) naar voren is gekomen.

#### Overige bevindingen

Andere (voorlopige) bevindingen uit het onderzoek zijn:

- Als toegankelijke hoofdroutes door de wijk lopen in plaats van om de wijk, levert dit een bijdrage aan de sociale controle in de wijk en aangrenzende straten.
- De meest succesvolle woonwijken zijn wijken met centraal gelegen (hoofd) straten die ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven hebben.
- Teveel splitsen van auto en langzaam verkeer levert minder menging op straat op en is ongunstig voor de sociale controle.

## 2. Vroonermeer

### 2.1 Inleiding

Vroonermeer is een ruim opgezette nieuwbouwwijk die nog volledig in ontwikkeling is. De bouw van het eerste gedeelte – Vroonermeer-Zuid – is eind 2000 gestart. In 2005 (toen Vroonermeer-Zuid voor het grootste gedeelte gebouwd en bewoond was), is men begonnen met de voorbereidingen voor het tweede gedeelte van de wijk: Vroonermeer-Noord. Vroonermeer-Zuid is ontworpen als uitbreidingswijk van de stad waarbij het stimuleren van langzaamverkeer en openbaarvervoer en hiermee het terug dringen van autogebruik een belangrijk uitgangspunt was. Vroonermeer- Noord heeft meer een landelijk karakter.

Vroonermeer-Zuid wordt begrenst door de Nollenweg aan de zuidkant en de Schagerweg aan de westkant. De wegen scheiden de locatie ruimtelijk en functioneel van de aangrenzende wijken ten zuiden en westen van de wijk. Aan de oostkant van Vroonermeer-Zuid ligt een aantal eilanden met semi-vrijstaande woningen aan het water met groene voor- en achtertuinen. Het centrale deel van Vroonermeer-Zuid heeft – door de hoge dichtheid aan rijtjeswoningen en hoogbouw appartementen – meer het karakter van een stedelijke uitbreidingswijk. In het centrale deel van Vroonermeer-Zuid bevindt zich een groene zone met looppaden en speelvoorzieningen.

Binnenkort wordt een start gemaakt met de bouw van de eerste woningen in Vroonermeer-Noord. De inzet is dat Vroonermeer-Noord goed in de landelijke omgeving wordt ingepast. Daarom wordt gelet op een goede overgang naar het dorp Sint Pancras en het omliggende landschap. Vroonermeer-Noord krijgt een dorpsse uitstraling dat onder meer tot uitdrukking komt in de centrale straat die als een dorpslint in noord-zuidelijke richting door de buurt slingert. In het deel tussen Vroonermeer-Noord en Vroonermeer-Zuid ligt de driehoek waarin is voorzien in een woonwagenlocatie met acht standplaatsen. Grenzend aan de wijk – op het grondgebied van de gemeente Langedijk – komt een nieuw meer.

Vroonermeer-Zuid laat zich sociaal-demografisch gezien het best typeren als een kleine buurt met relatief veel kinderen (zie Bijlage 2). Er wonen veel huishoudens met een relatief hoog inkomen en ook het aandeel hoger opgeleiden en tweeverdieners is groter dan in de rest van Alkmaar. Ongeveer eenkwart van de woningen bevindt zich in de huursector. In deze – maar ook in de goedkopere koopwoningen – wonen huishoudens met een ‘gemiddeld’ inkomen en een groep bewoners met een laag gezinsinkomen. De helft van alle huishoudens in Vroonermeer-Zuid heeft (veelal kleine) kinderen. Het aandeel jongeren is niet zo hoog, maar zal de komende jaren naar verwachting sterk toenemen.



fig. 5 Plattegrond Vroonermeer-Zuid



fig. 6 Plattegrond Vroonermeer-Noord



De cijfers van het CBS laten zien dat Vroonermeer een relatief veilige buurt is (zie Bijlage 3). Er vinden weinig woninginbraken plaats en ook de risico's op diefstal uit auto's, vernieling en mishandeling liggen in deze buurt lager dan in de rest van Nederland. Ondanks het geringe aantal jongeren, kampt Vroonermeer-Zuid met relatief veel jongerenoverlast. Deze wordt - volgens de gemeente - deels veroorzaakt door de jongeren van buiten Vroonermeer. Daarnaast laat een door de gemeente uitgevoerd tevredenheidsonderzoek zien dat bewoners niet tevreden zijn over de in de wijk aanwezige voorzieningen (zo zijn er geen winkels en te weinig voorzieningen voor oudere jongeren), verkeersoverlast (te hard rijden en parkeerproblemen) en (de kwaliteit en de hoeveelheid van) het groen (Van Diest e.a. 2005). Tijdens dit onderzoek, wezen bewoners verschillende sociaal onveilige plekken aan, te weten de fietstunnel naar de Mare, de fiets- en wandelpaden naar treinstation Alkmaar-Noord, 'de bosjes' rondom de flats en het 'Vroonermeerbos' of 'het parkje Vroonermeer'. Deze plekken worden met name in de avonduren als 'onprettig' of sociaal onveilig ervaren.

## **2.2 De opgave**

De problemen in Vroonermeer zijn gering. Toch wil de gemeente weten of er verbeteringen mogelijk zijn. Zijn er op basis van het onderzoek naar de ruimtelijke potenties voor een sociaal veilige wijk nog verbeterpunten die meegenomen kunnen worden in de huidige plannen voor Vroonermeer-Noord? Daarnaast wil ze weten of er ook in Vroonermeer-Zuid op ruimtelijke gebied nog verbeteringen mogelijk zijn in relatie tot de sociale veiligheid en vitaliteit in de wijk.

## **2.3 Ruimtelijke analyse**

Uit de ruimtelijke analyse blijkt dat de ruimtelijke potenties voor sociale veiligheid matig zijn voor zowel Vroonermeer-Zuid als (het nog te bouwen) -Noord. De buurten scoren echter niet op alle punten slecht. Voor voetgangers en fietsers heeft de buurt voldoende potenties voor vitaal straatleven, maar deze kwaliteit komt onvoldoende tot haar recht door de lage toegankelijkheid van de buurt en het gebrek aan ontmoetingsplekken. Het gebied tussen Vroonermeer-Noord en -Zuid heeft in ruimtelijk opzicht alle troeven in handen om een verbinding te vormen tussen de twee buurten. Bij de ontwikkeling en inrichting van dit gebied kan daar op ingezet worden.

### **2.3.1. Toegankelijkheid**

Vroonermeer-Zuid is voor het autoverkeer slechts aan één kant (in het noorden) ontsloten. Aan de zuidkant bevindt zich een tweede hoofdontsluiting die – door de aanwezigheid van een bussluis – alleen voor stadsbussen en langzaamverkeer toegankelijk is. Fietsers en voetgangers kunnen Vroonermeer-Zuid bereiken via de ontsluitingen aan de noordkant, de zuidkant en een fiets- en

voetgangerstunnel die onder de provinciale weg N245 naar het westen loopt. De drie wijkontsluitingen komen allen uit op de Multatulilaan die als centrale hoofdroute door de wijk loopt. De Multatulilaan is ontworpen als hoofdroute en ruimtelijk zo ingericht. Het profiel is breed opgezet en de rijbanen worden van elkaar gescheiden door een middenberm. Parallel daaraan loopt een tweede route van noord naar zuid de Leopoldstraat/P.C. Boutensstraat. In Vroonermeer-Noord is één hoofdas door de buurt voorzien, die het karakter van een dorpsstraat moet krijgen. Deze as (ook wel 'het lint' genoemd) is toegankelijk vanuit het noorden en komt in het zuiden uit op een rotonde die de buurt onder meer met Vroonermeer-Zuid en de N245 verbindt. Parallel aan deze hoofdas loopt – op het eiland – een zijvleugel die voor langzaamverkeer op twee plekken in oost-westelijke richting met de hoofdas is verbonden. Op deze assen haken verschillende doodlopende straten waardoor er een herhaald patroon van zijstraten ontstaat. In Zuid zijn routes voor autoverkeer en langzaamverkeer voor een groot deel van elkaar gescheiden. In Noord is dat niet het geval, waar (volgens de huidige plannen) alle straten zowel voor snel- als langzaamverkeer toegankelijk zijn. De zuidelijke brug vanaf het lint naar het eiland vormt hierop een uitzondering, deze is alleen toegankelijk voor langzaamverkeer. Daarnaast loopt er een route aan de westzijde van de wijk voor langzaamverkeer door het Walpark en aan de oostzijde loopt voor het grootste deel een route langs de waterrand.

Figuur 9a geeft aan waar op stadsniveau de best toegankelijke straten liggen. De straten die hierbij sterk naar voren komen zijn onderdeel van het hoofdtriestructuur van de stad.

De ruimtelijke analyse laat zien dat de toegankelijkheid van zowel Vroonermeer-Noord als -Zuid op stadsniveau laag is. De op stadsniveau meest toegankelijke wegen liggen buiten de wijk op de N508, de provinciale weg N245 en de Laan van Darmstadt. Ook de weg die tussen Vroonermeer-Noord en -Zuid loopt – De Keesman/Kruissloot – is op stadsniveau matig tot goed toegankelijk. Ditzelfde geldt voor De Helling; de noordelijke ontsluitingsweg van Vroonermeer-Noord. De ontsluitingswegen die door de wijk lopen, de Multatulilaan en de Vroonermeerweg ('het lint'), zijn op stedelijk niveau laag toegankelijk. Wanneer ook de voet- en fietspaden in de analyse worden meegenomen, dan ontstaat een gunstiger beeld (figuren 9b en 10b). De toegankelijkheid van zowel Vroonermeer-Noord als -Zuid voor langzaamverkeer is op stadsniveau matig.

Op lokaal niveau scoort de toegankelijkheid van zowel Vroonermeer-Noord als -Zuid voor autoverkeer zeer laag. Ook op lokaal niveau lopen de meest toegankelijke wegen om de wijk heen en niet door de wijk (figuur 10a). De weg die Vroonermeer-Noord en -Zuid van elkaar scheidt – de as De Keesman/Kruissloot – is zowel op stedelijk als lokaal niveau matig toegankelijk. Dat



fig. 7 Ontsluitingswegen Zuid

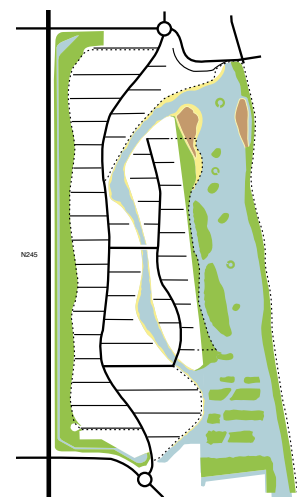


fig. 8 Ontsluitingswegen Noord

geldt echter niet voor de overige straten in de wijk. Die scoren qua lokale toegankelijkheid voor autoverkeer laag (de Multatulilaan en P.C. Boutensstraat) tot zeer laag (de overige straten in Vroonermeer). Dit leidt er toe dat deze (woon) straten in de praktijk alleen zullen worden bezocht door bewoners en bezoekers die hier echt moeten zijn.

De lage tot zeer lage toegankelijkheid op stedelijk en lokaal niveau zorgt er voor dat Vroonermeer een zeer rustige woonwijk is waar je niet veel mensen op straat ziet. De buurt is niet goed toegankelijk voor bezoekers en passanten van buiten de buurt, waardoor er geen menging plaats vindt van verschillende gebruikersgroepen. De zeer lage toegankelijkheid op lokaal niveau zorgt ervoor dat ook verplaatsingen binnen de wijk minder gemakkelijk plaatsvinden. Dit zorgt er voor dat bewoners minder snel op plekken komen waar ze niet heel dringend moeten zijn.

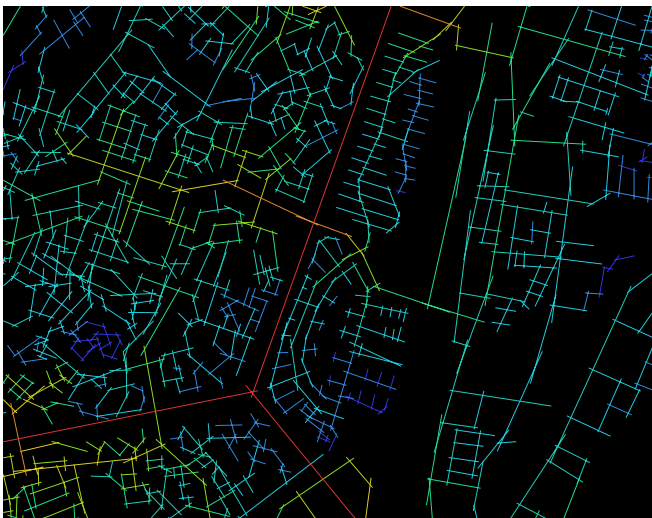


fig. 9a Toegankelijkheid Vroonermeer op stadsniveau (autoverkeer)



fig. 9b Toegankelijkheid Vroonermeer op stadsniveau (alle verkeer)



fig. 10a Toegankelijkheid Vroonermeer op lokaal niveau (autoverkeer)

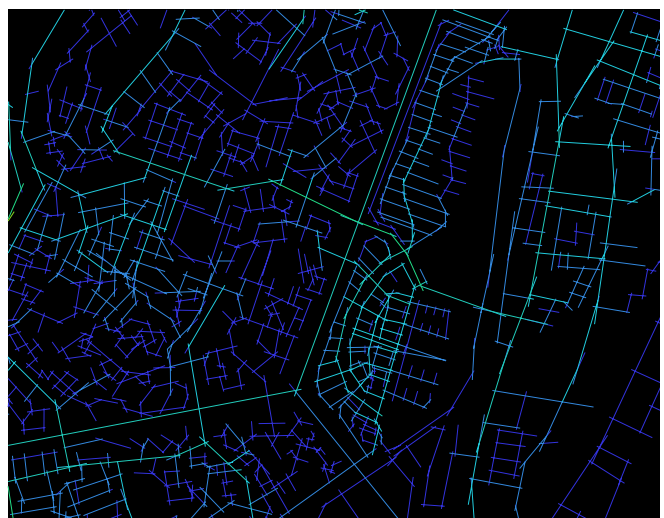


fig. 10b Toegankelijkheid Vroonermeer op lokaal niveau (alle verkeer)

### 2.3.2 Verbondenheid

Bij de analyse van de verbondenheid wordt gekeken hoe goed de straten verbonden zijn met het hoofdroute netwerk van de stad. Net als bij toegankelijkheid, scoren ook voor wat betreft de verbondenheid vooral de hoofdroutes buiten Vroonermeer hoog. Echter ook de weg tussen de twee buurten – De Keesman/Kruissloot – en de Multatulilaan scoren hoog qua verbondenheid waardoor deze op buurtniveau de functie van hoofdroute vervullen. De Vroonermeerweg – ‘het lint’ – is veel minder goed verbonden. De (op de Space Syntax kaart) donkerblauw gekleurde straten aan de oostzijde van Vroonermeer-Noord (onder meer op het eiland), aan de westzijde van Vroonermeer-Zuid, rondom de groenzone en op de eilanden liggen topologisch gezien op grote afstand van de hoofdroutes, waardoor ze slecht met de stedelijke hoofdstructuur zijn verbonden. De resultaten van zowel het landelijk onderzoek als het onderzoek in de verschillende pilots heeft laten zien dat dit soort straten ruimtelijk gezien extra kwetsbaar zijn voor delicten als woninginbraak, bedreiging en vandalisme.<sup>[8]</sup>

### 2.3.3 Vitaliteit

Bij vitaliteit kijken we naar de ruimtelijke potenties van een straat voor lokale bedrijvigheid en voorzieningen en een vitaal straatleven. De potenties voor lokale bedrijvigheid en voorzieningen worden berekend aan de hand van de vitaliteit van de straten op stadsschaal. De potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting door de te kijken naar de vitaliteit van de straten op lokaal niveau.

Figuur 12 laat de vitaliteit van de straten zien op stadsschaal. Op dit moment heeft Vroonermeer bijna geen commerciële voorzieningen. Bij Kruissloot ligt een tuincentrum en een skatebaan en misschien komt daar in de toekomst een supermarkt. In de wijk zelf bevinden zich een basisschool en een kinderdagverblijf. De analyse laat zien dat de meeste ruimtelijke potenties voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid op en rond de toegangswegen tot de buurt liggen. In Noord is dat bij De Helling. In Zuid zijn er zeer goede potenties op De Keesman tot aan de rotonde. Het tuincentrum en de skatebaan liggen daar in de buurt aan de Kruissloot. Ook op Multatulilaan en P.C. Boutensstraat zijn de ruimtelijke potenties voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid redelijk goed. De voorziening met daarin de school en de kinderdagopvang ligt daarmee op een goede plek. In de rest van Vroonermeer zijn potenties voor voorzieningen en bedrijvigheid nagenoeg afwezig en dat geldt vooral voor Vroonermeer-Noord.

De ruimtelijke potenties voor een vitaal straatleven staan in figuur 13 gevisualiseerd. Deze Space Syntax kaart van vitaliteit op lokaal niveau laat zien dat de ruimtelijke voorwaarden voor lokale ontmoeting en een vitaal straatleven in Vroonermeer voor autoverkeer op hele andere plekken liggen dan de ruimtelijke potenties voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid. Voor wat betreft een vitaal

8. Naast verbondenheid, zijn ook de zichtbaarheid en bouwkundige beveiliging van belang (zie paragraaf 1.4).



fig. 11 Verbondenheid - autoverkeer



fig. 12 Vitaliteit stadsschaal - potenties voor voorzieningen en lokale bedrijvigheid



fig. 13 Vitaliteit lokale schaal - potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting

straatleven liggen de potenties in Zuid vooral in de Leopoldstraat. In Noord liggen de ruimtelijke potenties voor ontmoeting bij de kruisingen van de verbinding tussen het lint en het eiland, centraal in de wijk. Voor samenkomst en ontmoeting zijn dit de meest vitale centra van Vroonermeer terwijl de potentie voor voorzieningen en bedrijvigheid tussen de twee buurten – aan De Keesman en rotonde – ligt. Er is dus geen overlap van potenties op stadsschaal en lokale schaal. Wanneer ook de langzaamverkeersroutes in de analyse worden meegenomen, dan zien we potenties voor ontmoeting en een vitaal straatleven met name in de straten rondom de groenzone en bij de fietstunnel in Zuid en op het gehele lint in Noord. Voor langzaamverkeer zijn er plekken te vinden die goede ruimtelijke potenties hebben voor zowel voorzieningen en bedrijvigheid als een vitaal straatleven en ontmoeting. Deze plekken bevinden zich op de as Leopoldstraat/P.C. Boutensstraat en het deel van de Louis Couperuslaan dat in het verlengde van de fietstunnel ligt.

### **2.3.4 Zichtbaarheid**

Ten aanzien van het criterium zichtbaarheid is gekeken naar de entrees en blinde gevels van de bebouwing, het zicht vanaf de begane grond van woonhuizen op de straat en openbare ruimte en het zicht vanuit eventuele voetgangers in het gebied in combinatie met de eventuele aanwezige visuele obstakels in Vroonermeer. Figuren 14a en 14b laten zien aan welke kant de woningen in Vroonermeer hun entrees hebben en waar zich blinde gevels bevinden. Hierbij valt op dat de entrees vooral naar de zijstraten zijn gericht en niet naar de openbare ruimte en hoofdwegen. De groenzone in het midden van Vroonermeer-Zuid wordt volledig geflankeerd door kopse kanten van woningen. Ook de woningen aan de Multatulilaan hebben nauwelijks een relatie met deze straat. Aan de ene kant staan de woningen met hun achterkant naar deze hoofdstraat gericht en worden ze daar fysiek van gescheiden door een waterpartij. Er is vanaf deze kant zicht op de hoofdstraat, maar mogelijkheden om in te grijpen zijn beperkt. Aan de andere kant staan de woningen met hun zijkant naar de Multatulilaan gericht en is de zichtrelatie tussen deze woningen en de hoofdstraat zeer gering omdat er aan deze kant alleen kleine ramen in de gevel zitten.

Deze zichtrelatie is met kleurcodes in figuren 15a en 15b weergegeven. De zichtrelaties zijn onderverdeeld in: zicht vanuit de begane grond van woningen op het openbaar gebied, zicht op de openbare ruimte vanuit voorbijgangers en plekken waar geen enkele zichtrelatie is. Op deze kaarten is te zien dat grote delen van de wijk buiten het zicht van de woningen vallen. In Zuid is dit met name het geval voor het openbare gebied rondom de flats aan de Annie M.G. Schmidtstraat, de Multatulilaan, de groenzone, de as Herman Heijermansstraat/ Louis Couperusstraat en de as Leopoldstraat/P.C. Boutensstraat. De woningen hebben geen raampartijen op de begane grond aan deze wegen maar blinde



fig. 14a Zichtbaarheid en entrees Vroonermeer-Zuid

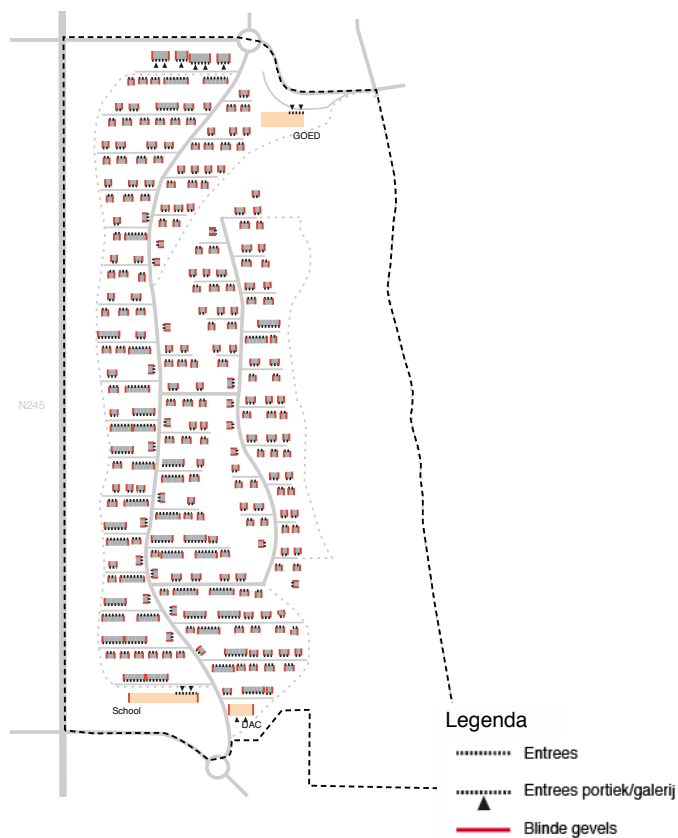


fig. 14b Zichtbaarheid en entrees Vroonermeer-Noord



gevels of dichte garagedeuren. Het grootste deel van de achterpaden in Vroonermeer en de tunnel c.q. onderdoorgang onder de N245 vallen zowel uit het zicht van woningen als van voorbijgangers op nabijgelegen straten. In het huidige ontwerp van Vroonermeer-Noord zijn de westrand, de waterzone en de openbare ruimten rondom de publieke voorzieningen slecht zichtbaar. De parkeerplekken tussen de woningen verdienen extra aandacht omdat deze volgens de huidige opzet buiten het zicht van woningen en voorbijgangers vallen.

### **2.3.5 Identiteit**

Voor wat betreft de identiteit laat Vroonermeer een gemengd beeld zien. Op sommige punten – zoals het woningaanbod, het beheerniveau en de hoeveelheid en gebruikswaarde van het groen scoort de buurt goed. Er is een diversiteit aan woningen en er is relatief veel groen en water. Voorzieningen zijn echter nauwelijks in de buurt aanwezig, de openbare ruimte en speelvelden liggen op plekken die veelal buiten het zicht van de woningen vallen.

### **Bebouwing**

Vroonermeer-Zuid heeft een brede woningvoorraad in vooral het hogere segment. Driekwart van de woningen zijn koopwoningen en éénkwart (24%) bestaat uit huurwoningen. Het grootste deel van de bebouwing bestaat uit grondgebonden woningen (zie figuur 16). In het midden van de buurt bevinden zich rijtjeswoningen die ook voor de modale en beneden modale inkomensgroepen te betalen zijn. Aan en bij de Annie M.G. Schmidtstraat en aan de kop van de P.C. Boutensstraat bevinden zich in totaal 5 galerijflats c.q. appartementencomplexen. De buurt telt verschillende stroken vrijstaande c.q. 2-onder-1 kapwoningen, met name aan de oostzijde van de wijk op de eilanden. De appartementencomplexen zijn de meest beeldbepalende iconen van Vroonermeer-Zuid. Ten aanzien van het karakter valt op dat de verschillende woningtypen in clusters bijeen liggen. Dit leidt tot veel repetitie en een eentonig beeld. De afstand tussen de Multatulilaan en de omliggende bebouwing – waarbij de woningen aan de ene kant met hun achterkant en aan de andere kant met de zijkanten naar de weg staan – geeft deze hoofdas een vrij anoniem karakter.

De relatie tussen de bebouwing en het groen is erg wisselend. Aan de ene kant zijn er groene woonstraten, maar er zijn ook woonstraten waar voortuinen nagenoeg ontbreken en die met hun stenig beeld een erg (binnen)stedelijk karakter hebben. Het aantal parkeerplaatsen is (zeer) krap bemeten, wat regelmatig tot parkeeroverlast leidt.

Vroonermeer-Noord kent voornamelijk grondgebonden woningen in een lage dichtheid. Er zijn twee kleine appartementengebouwen aan de noord- en zuidrand van de buurt in combinatie met maatschappelijke voorzieningen. De





fig.15a Zichtbaarheid vanuit woningen en voorbijgangers op openbare ruimte Vroonermeer-Zuid

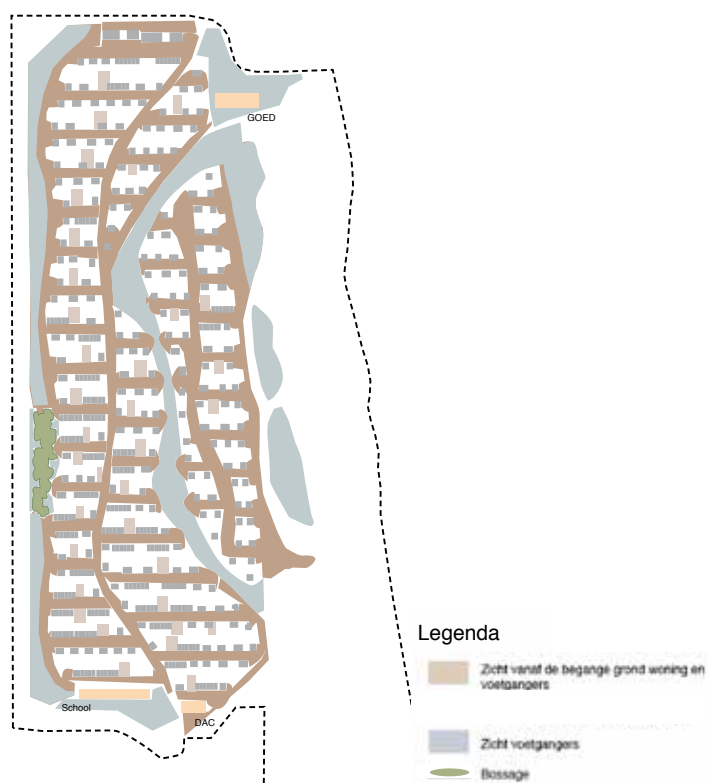


fig.15b Zichtbaarheid vanuit woningen en voorbijgangers op openbare ruimte

bebouwing krijgt, zoals omschreven in het stedenbouwkundigplan, het karakter van een Hollands dorp met lage woningen, kapvormen en boomkruinen. Ook is voorzien in een woonwagenlocatie met acht standplaatsen. Grenzend aan de wijk – op het grondgebied van de gemeente Langedijk – komt een nieuw meer.

### **Voorzieningen**

Vroonermeer-Zuid is op dit moment vrij monofunctioneel ingericht. De buurt heeft een woonfunctie en kent (met uitzondering van het aan de noordrand gelegen tuincentrum) geen commerciële voorzieningen. De buurt kent één voorzieningengebouw met daarin een basisschool, peuterspeelzaal en kinderdagverblijf. Winkels, winkelcentra, gezondheidscentra, jongeren- en ouderencentra ontbreken. Wel hebben relatief veel bewoners een kantoor of andersoortige kleinschalige bedrijvigheid aan huis. Om te winkelen, dineren of uit te gaan zijn de bewoners echter op de voorzieningen buiten de buurt aangewezen.

In Vroonermeer-Noord zijn een school en andere maatschappelijke voorzieningen aan de rand van de wijk geprogrammeerd. Aan de zuidzijde wordt een lagere school gecombineerd met appartementen en komt een dagactiviteitencentrum. Aan de noordzijde komt in de toekomst een zorgcluster. Aan De Kruissloot ligt een tuincentrum en skatepark. In de toekomst wordt hier mogelijk een supermarkt toegevoegd.

### **Openbaar groen**

Figuur 17 toont waar het openbaar groen zich bevindt en welke gebruikswaarde dit heeft. Deze afbeelding laat zien dat het aankledingsgroen in Vroonermeer-Zuid zich vooral aan de randen bevindt. Het groen in de middenzone en tussen de bouwblokken heeft een hoge gebruikswaarde onder meer door de aanwezigheid van speelplekken. De door het onderzoeksteam uitgevoerde buurtschouw maakte duidelijk dat veel van de speelplekken zijn ingericht voor jonge en zeer jonge kinderen. De oudere jeugd kan terecht bij de skatebaan of de voetbalcourt. Het groen is laag en overzichtelijk, maar wel veel van hetzelfde.

In Noord is niet voorzien in een groenstructuur in het midden van de wijk maar juist aan de randen. De dichtheid van de woningen in de wijk is hoog om zo aan de oostzijde een groot meer en natuurgebied te creëren voor fietsers en wandelaars. De buurt kent een duidelijke afwisseling in groenzones en typen groen. De speelplekken voor kinderen liggen tussen de woningen, terwijl de oudere jeugd net buiten de woonstraten kan spelen; in het groen op bijvoorbeeld de eilanden. De geluidswal tussen de provinciale weg en de wijk wordt ingericht als speelpark voor jonge en oudere jeugd.

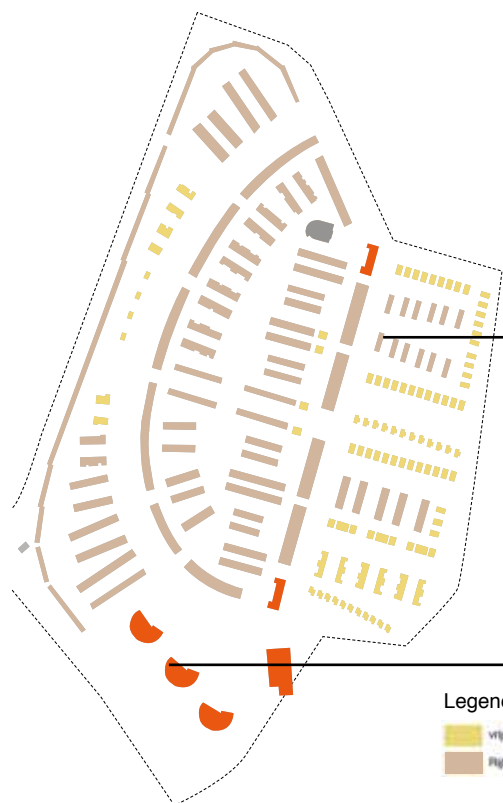
veel repetitie



stedelijk karakter (stenig beeld)



landelijk karakter (groen en grote voortuinen)



Legenda

- vrijstaande woningen/ 2-onder-1 kap
- Rijswoning
- Gestapelde woningbouw
- Publieke gebouwen



fig.16 Bebouwingstypologie

## **2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid**

Vroonermeer is een relatief veilige buurt, waar beduidend minder criminaliteit plaatsvindt dan in de rest van Alkmaar. Dit heeft alles te maken met de bevolkingssamenstelling en de bouwkundige beveiliging in de buurt. Alle woningen in Vroonermeer voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. Uit verschillende evaluaties blijkt dat dit veiligheidsinstrument het risico op criminaliteit en overlast aanzienlijk verlaagt (López & Veenstra 2010). Daarnaast is het zo dat het grootste deel van de bewoners in Vroonermeer-Zuid hoog opgeleid en welvarend is. Het aandeel jongeren is relatief laag, maar zal (door het grote aantal kinderen) de komende jaren wel sterk toenemen. Dit laatste is een risicofactor voor de toekomst. Want uit de analyse is gebleken dat de ruimtelijke opzet van de wijk op sommige punten niet voldoet. Wat gebeurt er als de nu nog jonge kinderen groter worden en opgroeien in een buurt waar weinig ontmoetingsplekken zijn, weinig mensen op straat en weinig sociale controle vanuit de bebouwing? De kans is aanwezig dat de hoeveelheid overlast en criminaliteit dan zal toenemen.

Het onderzoek in de andere binnen dit project betrokken pilots heeft duidelijk gemaakt dat er een sterk verband is tussen de ruimtelijke structuur van de woonwijk en het risico op criminaliteit en overlast; een relatie die voor elk delicttype specifiek is. In Vroonermeer komt relatief weinig criminaliteit voor. Toch zien we ook hier dezelfde delict specifieke relaties die eerder ook in de andere pilots zijn gevonden.<sup>[9]</sup> In het onderstaande, volgt een korte bespreking van de genoemde relaties waarbij de nadruk ligt op de veiligheidsproblemen die voor Vroonermeer het meest relevant zijn.

### **Vermogenscriminaliteit**

In de periode 2009 t/m 2012 hebben er in Vroonermeer-Zuid 'slechts' 12 woninginbraken plaats gevonden. Dit komt overeen met een gemiddeld woninginbraakrisico van 0.24% hetgeen landelijk gezien laag is, maar 'normaal' voor een nieuwbouwwijk die op woningniveau volgens de eisen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen® is gebouwd. Het aantal van 12 is te gering om geldige statistische uitspraken te doen. Toch zien we ook hier dat alle woninginbraken plaatsvonden in straten die relatief ver van de hoofdroutes afliggen. Net als in de overige pilots, lijkt dus ook in Vroonermeer te gelden: hoe lager de verbondenheid – dus hoe verder van de hoofdroutes –, des te hoger de kans op woninginbraak. Naast verbondenheid, hebben ook de mate van zichtbaarheid en het niveau van de bouwkundige beveiliging invloed op het inbraakrisico. Woningen die aan een hoofdroute liggen, die goed in het zicht liggen van omliggende woningen en passanten en die bovendien bouwkundig goed beveiligd zijn lopen de minste kans om door woninginbrekers bezocht te

9. Om de relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid te onderzoeken, is gebruik gemaakt van de hierboven gepresenteerde ruimtelijke gegevens en informatie over bij de politie aangegeven delicten in de jaren 2009, 2010, 2011 en 2012. Gegevens over de beleving van sociale veiligheid zijn niet meegenomen.

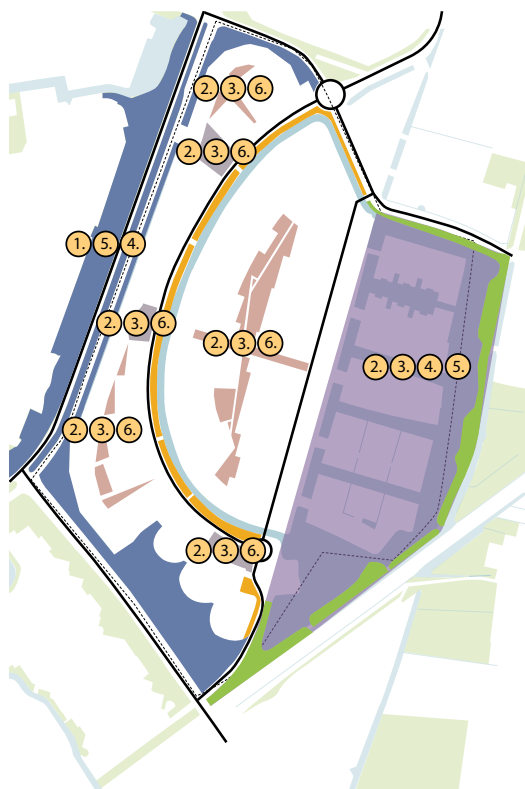
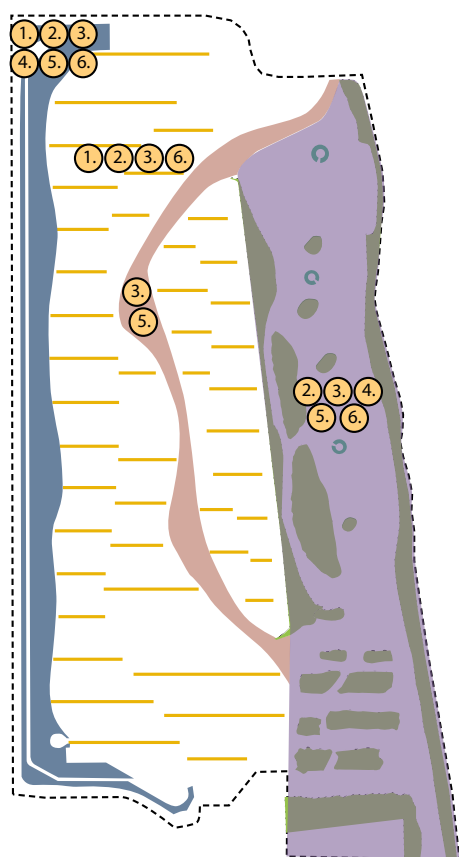


fig. 17a Gebruikswaarde groen Vroonermeer-Zuid



#### Type

- stedelijk groen
- wijkgroen
- buurtgroen
- straatgroen

#### Functies

- 1. wegbegeleiding
- 2. spelen
- 3. kijkgroen
- 4. afschermend groen
- 5. ecologisch groen
- 6. ontmoeten, genieten van buitenlucht

fig. 17b Gebruikswaarde groen Vroonermeer-Noord

worden. Woningen waarvan deuren en/of ramen uit het zicht liggen, die minder goed beveiligd zijn en die bovendien meer dan drie topologische stappen van de hoofdroutes afdiggen lopen daarentegen het hoogste risico. In Vroonermeer zijn alle woningen beveiligd volgens de eisen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. Dat – en de specifieke bevolkingssamenstelling – verklaart waarschijnlijk waarom het aantal inbraken in Vroonermeer (ondanks de minder gunstige ruimtelijke condities) zo laag is.

### **Diefstal uit personenauto's**

Het risico op diefstal uit en vanaf personenauto's is in Vroonermeer-Zuid ongeveer de helft lager dan wat in Nederland of Alkmaar gebruikelijk is (zie Bijlage 3).<sup>[10]</sup> In de andere pilots kwam naar voren dat diefstallen uit en vanaf personenauto's vooral voorkomen op of vlakbij de hoofdroutes. Dat beeld wordt in Vroonermeer niet bevestigd, wat op zich logisch is als we ons realiseren dat de hoofdstraten in Vroonermeer buiten de buurt liggen of (in het geval van de Multatulilaan) geen parkeerplaatsen hebben. In Vroonermeer-Zuid vindt de helft van de diefstallen uit en vanaf personenauto's plaats op de parkeerterreinen aan de Annie M.G. Schmidtstraat, de P.C. Boutensstraat en de Leopoldstraat. Dit zijn inderdaad de parkeerplekken die het dichtst bij de hoofdroutes liggen. De overige diefstallen uit en vanaf personenauto's vinden in Vroonermeer-Zuid echter plaats in straten die verder van de hoofdroutes afdiggen. Bij al deze plekken geldt dat de zichtbaarheid er niet optimaal is.

### **Fietsendiefstal**

Ook fietsendiefstal is een delict dat doorgaans op of bij de hoofdwegen plaats vindt en vooral op plekken waar het toezicht vanuit woningen beperkt is. Ook dit blijkt voor Vroonermeer te gelden. Van de 37 (brom)fietsdiefstallen die in de periode 2009 t/m 2012 in Vroonermeer-Zuid vonden er 13 plaats bij de flats aan de Annie M.G. Schmidtstraat. Van de overige 24 vonden er 10 niet plaats op de hoofdweg of maximaal drie topologische stappen daar vandaan.

### **Geweldscriminaliteit**

Geweld komt in Vroonermeer niet veel voor (zie Bijlage 3). Het aantal mishandelingen per 10.000 inwoners ligt dan ook beduidend lager dan het landelijk en het Alkmaars gemiddelde (18% respectievelijk 13%). In de periode 2009 t/m 2012 68 aangiften van mishandeling. Deze vonden vooral plaats op of bij de straten met (op voetgangersniveau) veel potenties voor vitaal straatleven op plekken en tijden waarop weinig of geen natuurlijk toezicht aanwezig is.

### **Overlast**

Ook overlast jeugd is een delict dat een relatie vertoont met de ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven. De meeste incidenten 'overlast jeugd' vinden plaats in de meest vitale straten van de wijk of één topologische stap daarvan verwijderd op plekken waar het zicht c.q. sociale controle beperkt is.

10. Om een globaal beeld te krijgen hoe Vroonermeer zich voor wat betreft criminaliteit tot de rest van Alkmaar en Nederland verhoudt, is in Bijlage 3 een overzicht opgenomen van de slachtofferrisico's van woninginbraak, vernieling, diefstal uit auto's en mishandeling. Bij deze vier delicttypen kunnen we een goede vergelijking maken. Bij de overige delicttypen en voor overlast kan dat (op basis van de ons beschikbare informatie) niet.

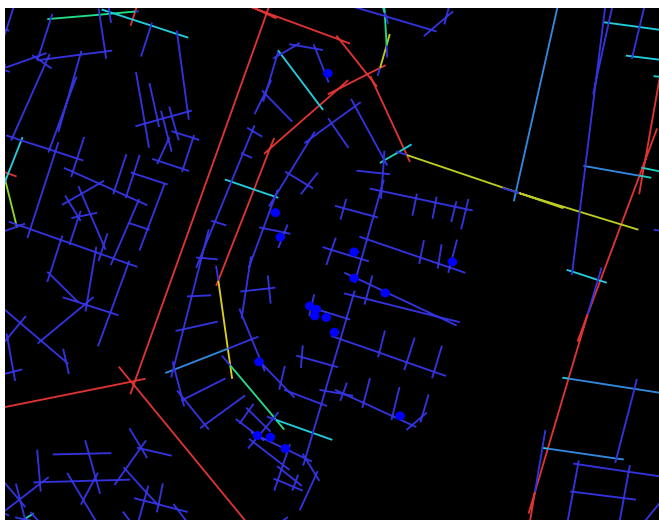


fig. 18 Woninginbraken 2009 t/m 2012 en verbondenheid.  
Woninginbraak vindt vooral plaats in straten die relatief ver  
van de hoofdroutes liggen

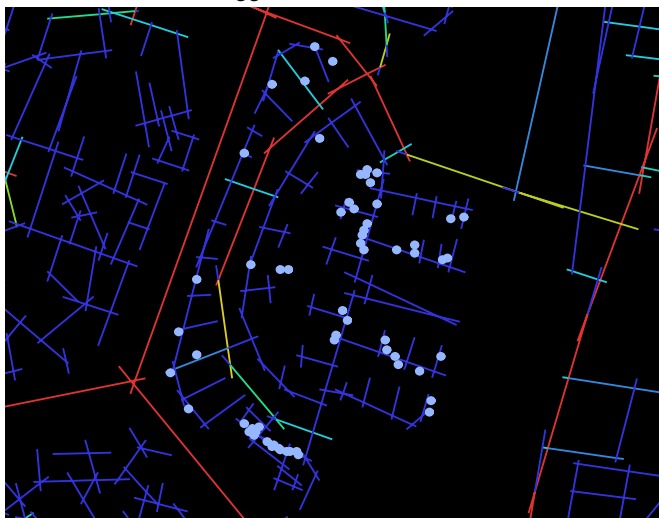


fig. 19 De relatie tussen diefstal uit en vanaf personenauto's  
2009 t/m 2012 en verbondenheid.



fig. 20 De relatie tussen (brom)fietsdiefstal 2009 t/m 2012 en  
verbondenheid van het autonetwerk.

## **2.5 Aanbevelingen**

### **2.5.1 Vraag van de gemeente**

Binnen de in paragraaf 2.2 gestelde opgave en op basis van de tijdens de eerste workshop gepresenteerde analyse heeft de gemeente enkele kernvragen geformuleerd. Binnen het onderzoek is hier extra aandacht aan besteed. Deze kernvragen luiden als volgt.

1. Op welke wijze kan de toegankelijkheid van Vroonermeer worden verbeterd?
2. Welke aanpassingen zijn gewenst in het ontwerp van Vroonermeer-Noord?
3. Is het mogelijk om Vroonermeer-Noord en Vroonermeer-Zuid beter met elkaar te verbinden?

Om aan deze vragen tegemoet te komen, zijn verschillende modellen onderzocht. Deze modellen zijn met de Space Syntax methode doorgerekend om na te gaan welke effecten zij op de ruimtelijke structuur van Vroonermeer hebben. Daarnaast is er voor een aantal modellen een voorzet gemaakt voor de inrichting van het gebied om aan te geven waar op dat schaalniveau aandachtspunten liggen.

### **2.5.2 Verbeterde toegankelijkheid Vroonermeer-Zuid**

Vroonermeer-Zuid is ontworpen als autoluwe buurt. Door het geringe aantal toegangswegen, scoort Vroonermeer voor wat betreft bereikbaarheid zowel vanuit de stad als op buurt- en wijkniveau niet goed. Dit geldt vooral voor het autoverkeer.

Om na te gaan op welke wijze de toegankelijkheid en bereikbaarheid van Vroonermeer-Zuid kan worden verbeterd zijn twee modellen uitgewerkt. In het eerste model wordt de knip in de stratenstructuur tussen de Leopoldstraat en de P.C. Boutensstraat verwijderd waardoor deze straten voor het autoverkeer in een direct lijn met elkaar worden verbonden. In het tweede model wordt de bussluis op de Multatulilaan verwijderd waardoor Vroonermeer voor autoverkeer een extra ontsluiting in het zuiden krijgt. Uit de Space Syntax analyses blijkt dat beide modellen positieve effecten hebben zowel op de toegankelijkheid van Vroonermeer-Zuid als op de verbondenheid en vitaliteit. Vooral wanneer de ingrepen gecombineerd worden, ontstaat er een sterke verbetering van de ruimtelijke potenties voor kleinschalige bedrijvigheid en vitaal straatleven. De effecten van de twee modellen op de hoeveelheid autoverkeer en de verkeersveiligheid zijn in dit onderzoek niet exact berekend en zullen bij een uiteindelijke beslissing om de modellen wel of niet in te voeren moeten worden meegewogen.



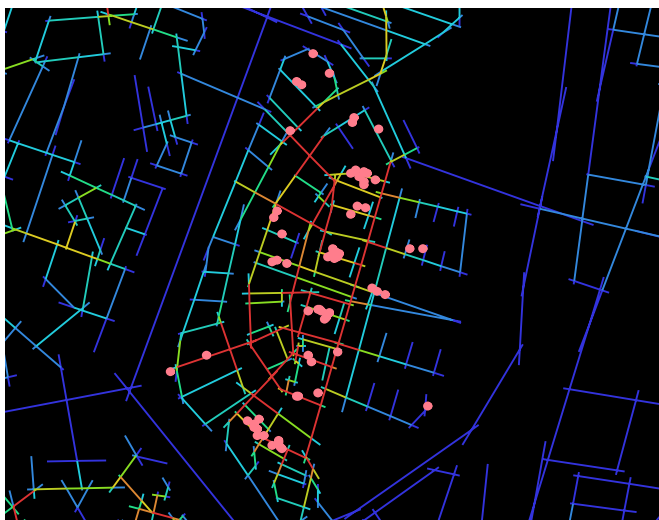


fig. 21 Mishandeling 2009 t/m 2012 en vitaal straatleven



fig. 22 Overlast jeugd 2009 t/m 2012 en vitaal straatleven

### Model 1 Een directe verbinding tussen de Leopoldstraat en de P.C. Boutensstraat

In de huidige situatie vormen de Leopoldstraat en de P.C. Boutensstraat een doorgaande route voor fietsers en voetgangers, maar moeten automobilisten eerst een pleintje rondrijden voordat ze van de ene straat naar de andere kunnen komen. Dit om de snelheid van het autoverkeer af te remmen en de straten verkeersveiliger te maken. Met behulp van de Space Syntax methode is onderzocht wat de ruimtelijke effecten zijn wanneer de verkeersas Leopoldstraat/P.C. Boutensstraat ook voor het autoverkeer wordt doorgetrokken en er een logische en continue lijn door de buurt ontstaat.

#### Toegankelijkheid

Uit de Space Syntax berekeningen blijkt dat het doortrekken van de verkeersas positieve effecten heeft op de toegankelijkheid van de Leopoldstraat en de daaraan verbonden straten. Dit zowel op stads- als lokaal niveau. Voor de P.C. Boutensstraat neemt de toegankelijkheid op lokaal niveau toe. Er ontstaat een alternatieve route door Vroonermeer-Zuid die gelijkwaardig is aan de Multatulilaan. Voor de Leopoldstraat en P.C. Boutensstraat betekent dit dat de kans op meer bewegingen en mensen toeneemt en er naar verwachting ook meer menging zal plaats vinden van auto- en langzaamverkeer. Een toename van verkeersstromen in de Leopoldstraat en P.C. Boutensstraat kan een bijdrage leveren aan de sociale veiligheid op straat, maar kan ook conflicteren met verkeersveiligheid. Er zijn echter maatregelen - zoals een andere inrichting van het relatief breed straatprofiel - waarmee de verkeersveiligheid gewaarborgd kan worden. De rijbaan in de straat kan bijvoorbeeld worden versmald. Er kunnen drempels worden aangelegd er kan gekozen worden voor een shared space concept. Verhoudingsgewijs gaat het in de huidige situatie om relatief weinig verkeer. In de workshop werd aangegeven dat de beleving van bewoners echter kan afwijken van de kwantitatieve hoeveelheid auto's en de snelheid waarmee automobilisten door de straat rijden. Ook daar zal dus rekening mee moeten worden gehouden in de keuze van maatregelen en/of de communicatie daarover.



Model 1

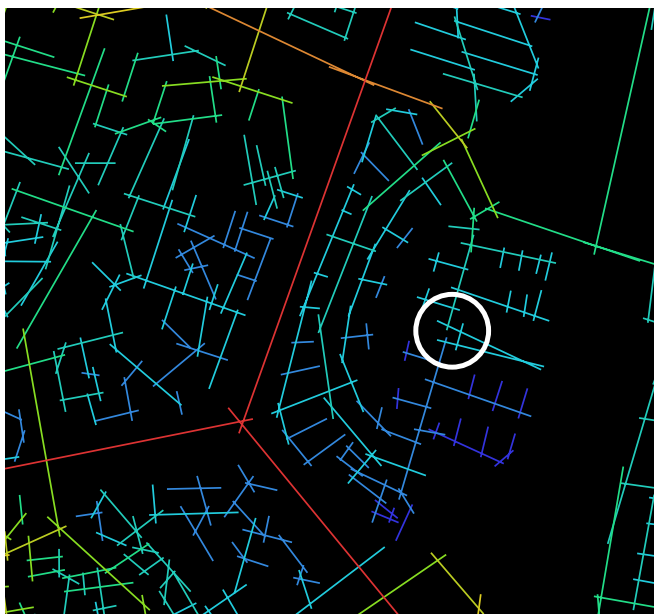


fig. 23a Bestaande situatie toegankelijkheid op stadsschaal



fig. 23b Toegankelijkheid op stadsschaal van de Leopoldstraat neemt toe



fig. 24a Bestaande situatie toegankelijkheid op lokale schaal



fig. 24b De lokale toegankelijkheid neemt toe op de gehele Leopoldstraat

#### Verbondenheid

Naast een verbeterde toegankelijkheid, heeft de ingreep ook positieve effecten voor de verbondenheid en vitaliteit van Vroonermeer-Zuid. De verbondenheid van de as Leopoldstraat/P.C. Boutensstraat slaat om van zeer laag naar zeer hoog waardoor deze as in één klap dé hoofdstraat van Vroonermeer-Zuid wordt. Dit gaat enigszins ten koste van de verbondenheid van de Multatulilaan. De verbondenheid van Vroonermeer-Zuid wordt sterk verbeterd, waardoor de kwetsbaarheid voor woninginbraken, bedreiging en vernielingen afneemt.

#### Vitaliteit

De ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven worden beter, met name in de P.C. Boutensstraat. In de huidige situatie ligt hier de school met kinderdagverblijf. Hierdoor ontstaat voor een tweede logische route door de wijk waardoor ook de kans op ontmoeting in de wijk toeneemt.

De effecten van een directe autoverbinding tussen de Leopoldstraat en de P.C. Boutensstraat zullen nog krachtiger zijn wanneer Vroonermeer-Noord ontwikkeld is. Wanneer ook dat deel van de wijk gereed is, zal er meer verkeer gebruik gaan maken van deze route en vindt er nog meer menging plaats van snel- en langzaamverkeer en van bewoners en passanten. In de huidige situatie bestaat het verkeer in Vroonermeer bijna uitsluitend uit bewoners.



fig. 25a Verbondenheid bestaande situatie



fig. 25b Verbondenheid van de Leopoldstraat neemt toe



fig. 26a Potenties voor vitaal straatleven bestaande situatie



fig. 26b Potenties voor vitaal straatleven nemen toe op de Leopoldstraat/P.C. Boutensstraat

### Model 2 Een tweede toegangsweg voor Vroonermeer-Zuid

Vroonermeer-Zuid heeft op dit moment slechts één hoofdontsluiting aan de noordzijde en is mede daardoor zowel op stedelijk als lokaal niveau niet goed bereikbaar. In het zuiden van de buurt ligt een tweede ontsluiting, maar deze is door de aanwezigheid van een busluis niet toegankelijk voor autoverkeer. De vraag ligt dus voor de hand wat de ruimtelijke effecten zullen zijn als de busluis wordt verwijderd en Vroonermeer-Zuid ook aan de zuidkant een hoofdontsluiting krijgt voor autoverkeer.

#### Toegankelijkheid

Figuur 27 b. laat zien dat het openstellen van de zuidelijke busbaan tot gevolg heeft dat de toegankelijkheid van Vroonermeer-Zuid aan de zuidzijde licht verbeterd. Dit geldt met name voor de Annie M.G. Schmidtstraat en de Leopoldstraat. Het aantal bezoekers van deze straten zal door de ingreep naar verwachting zeer licht stijgen zonder dat er grote stromen autoverkeer zullen ontstaan. Vroonermeer als geheel wordt beter toegankelijk voor autoverkeer vanuit het stationsgebied en de zuidelijk gelegen wijken. Het verkeer zal zich echter meer gaan verdelen tussen de Multatulilaan en de Leopoldstraat. In de workshop met de gemeente is aangegeven dat het bezwaar tegen deze ingreep kan zijn dat de wijk ten zuiden van Vroonermeer-Zuid meer autoverkeer te verwerken krijgt, terwijl dit nu een rustige woonwijk is. De Space Syntax analyse van de toegankelijkheid laat echter zien dat alleen de route die direct langs het station naar de rotonde met de Schwinkelstraat leidt beter toegankelijk wordt. De overige straten in de wijk scoren hetzelfde en zullen naar verwachting dus niet drukker worden.

Op lokale schaal neemt de toegankelijkheid van Vroonermeer nauwelijks toe. De invloed van de ingreep op verplaatsingen binnen de wijk is dus minimaal.



Model 2

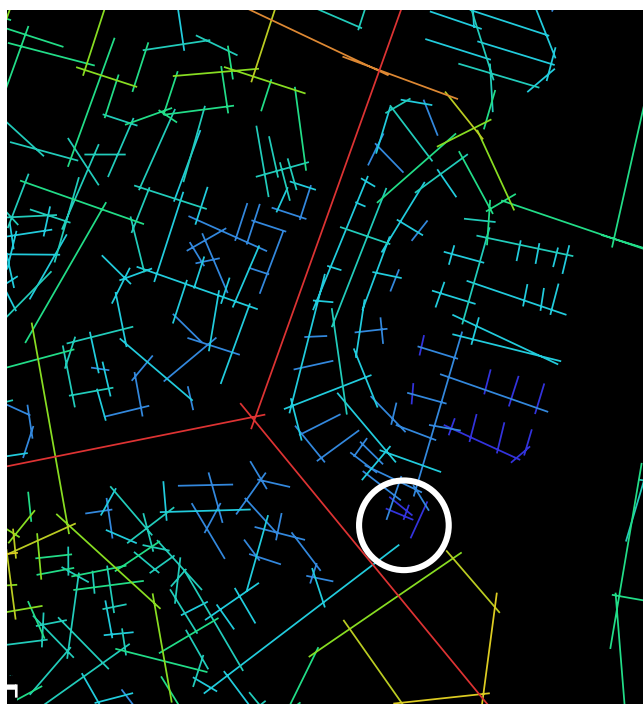


fig. 27a Bestaande situatie toegankelijkheid op stadsschaal

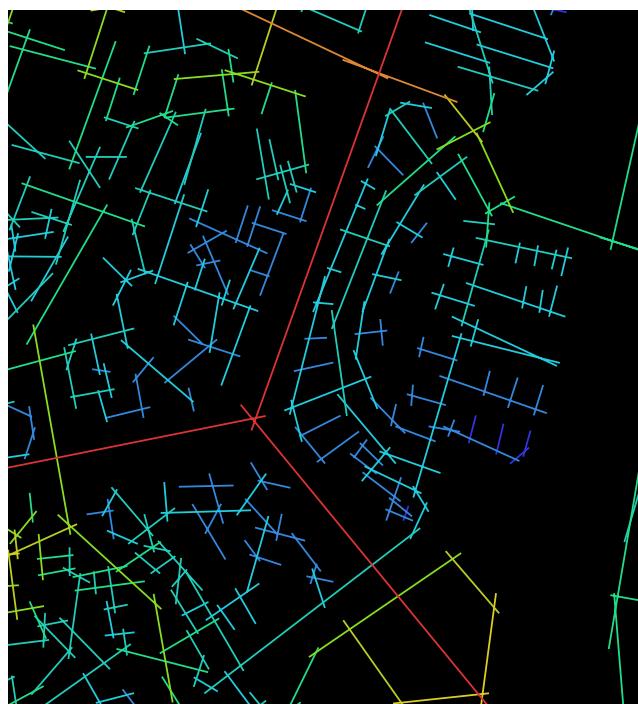


fig. 27b De toegankelijkheid op stadsschaal rondom de Leopoldstraat neemt toe



fig. 28a Bestaande situatie toegankelijkheid op lokale schaal



fig. 28b De toegankelijkheid lokaal neemt niet toe

### Verbondenheid

Het openstellen van de bussluis voor autoverkeer heeft een sterk positief effect op de verbondenheid van Vroonermeer-Zuid. De route naar het station – de Simon Carmiggeltstraat – verandert door de ingreep in één keer van een zeer slecht verbonden weg in een hoofdroute. Ditzelfde geldt voor de Leopoldstraat (zie figuur x). Het zuidoostelijk deel van Vroonermeer-Zuid wordt op deze manier minder kwetsbaar voor delicten als woninginbraak, bedreiging en vernielingen.

### Vitaliteit

De potenties voor zowel voorzieningen en bedrijvigheid als vitaal straatleven nemen toe op de Simon Carmiggeltstraat. Deze route naar het station wordt voor voorzieningen en bedrijven interessanter om zich daar te vestigen. De locatie nabij het station is aantrekkelijk voor bedrijvigheid dat gebaat is bij een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Ook op de Leopoldstraat en de P.C. Boutensstraat nemen de potenties voor lokale bedrijvigheid en voorzieningen toe. De ingreep is name interessant wanneer deze gecombineerd wordt met het doortrekken van de Leopoldstraat en de P.C. Boutenstraat (zie paragraaf 2.5.1). Door het combineren van deze twee modellen overlappen de potenties voor vitaal straatleven en voorzieningen. Dit maakt deze route aantrekkelijk voor kleinschalige bedrijvigheid in en rondom de entree. De route naar het station wordt hiermee levendiger doordat de kans op ontmoeting en menging van verschillende verkeersstromen toeneemt.





fig. 29a. Verbondenheid, bestaande situatie



fig 29b De verbondenheid van straten rondom de flats in Zuid en op de weg naar het station nemen toe.



fig. 30a Potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen bestaande situatie



fig. 30b Potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen op de route naar het station

### 2.5.3 De ruimtelijke structuur van Vroonermeer-Noord

Ook in Vroonermeer-Noord is gekeken naar mogelijkheden om de toegankelijkheid te vergroten. Deze buurt is zowel aan de noord- en zuidzijde ontsloten en mist – door de barrièrevorming van de Provinciale weg en het water – verbindingen met Sint Pancras en de wijken ten westen van Vroonermeer. Het ‘eiland’ is in het midden van de buurt voor autoverkeer verbonden met de rest van Vroonermeer-Noord en heeft daarnaast in het zuiden een brugverbinding die toegankelijk is voor fietsers en (in geval van nood) de brandweer. Omdat het aanbrengen van extra ontsluitingen aan de oost- en/of westkant van Vroonermeer-Noord door de barrières van de provinciale weg en het water niet mogelijk zijn, zijn deze opties niet als afzonderlijke modellen doorgerekend. Wel is een analyse gemaakt van de ruimtelijke effecten die zullen optreden als de fiets- en brandweerverbinding van en naar ‘het eiland’ wordt opengesteld voor autoverkeer. Daarnaast is gekeken wat de effecten zijn van een ‘nieuwe’ middenas in Vroonermeer-Noord.

#### Model 3 Een extra ontsluiting in Vroonermeer-Noord

Het openstellen van de fiets- en brandweerverbinding geeft het oostelijk gelegen eiland in Vroonermeer-Noord een tweede ontsluiting voor autoverkeer zonder de ruimtelijke condities van Vroonermeer te verbeteren. De ingreep heeft geen positief effect op de lokale toegankelijkheid van ‘het eiland’, Vroonermeer-Noord of Vroonermeer als geheel. Ook zorgt de verbinding er niet voor dat het eiland beter verbonden wordt met de rest van de wijk. De verbondenheid van het zuidelijk deel van het lint neemt nauwelijks toe. De potenties voor vitaal straatleven nemen zelfs af op het lint en rondom de brug.



Model 3



fig. 31a Toegankelijkheid bestaande situatie



fig. 31b Toegankelijkheid neemt licht toe

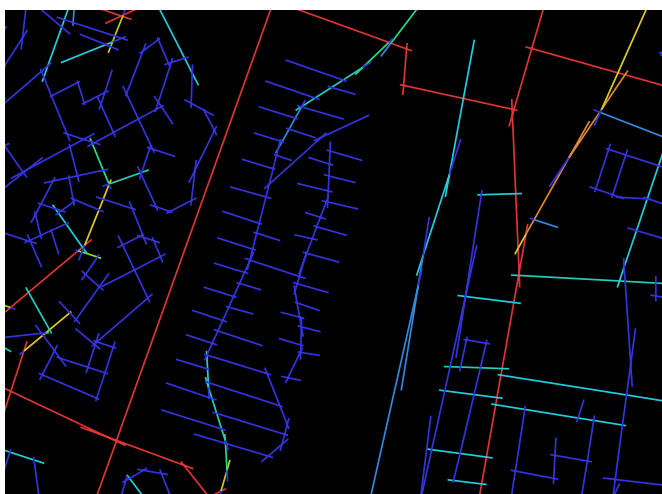


fig. 32a Verbondenheid bestaande situatie

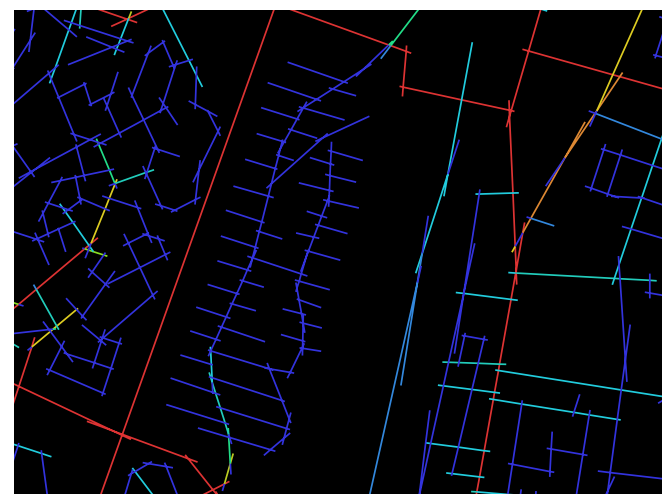


fig. 32b Verbondenheid blijft gelijk



fig. 33a Potenties vitaal straatleven, bestaande situatie



fig. 33b Potenties voor vitaal straatleven nemen licht toe bij de alternatieve verbinding.

#### Model 4 Een oost-west as door de wijk

Naast een extra ontsluiting voor 'het eiland' zijn ook de ruimtelijke consequenties doorgerekend van het creëren van een middenas door Vroonermeer-Noord. Deze as zou in het model in oost-westelijke richting komen te liggen en een directe verbinding vormen tussen het eiland en het Walpark aan de westzijde. De huidige structuur, waarin zijstraten ten opzichte van elkaar steeds verspringen, wordt door deze ingreep onderbroken.

Ook bij dit model blijken de ruimtelijke effecten minimaal en voegen ze onvoldoende toe om de huidige plannen daadwerkelijk aan te passen. De lokale toegankelijkheid neemt licht toe. De verbondenheid van 'het lint' blijft gelijk en in de zijstraten neemt het iets toe, maar slechts minimaal. Er ontstaat wel een lange zichtlijn naar de groenzone aan de westzijde van de wijk, maar de potenties voor vitaal straatleven en de kans op ontmoeting op straat nemen in dit model zelfs af zowel op 'het lint' als de brug naar het eiland.



Model 4



fig. 34a Toegankelijkheid lokale schaal bestaande situatie



fig. 34b Toegankelijkheid lokaal blijft gelijk



fig. 35a Verbondenheid bestaande situatie

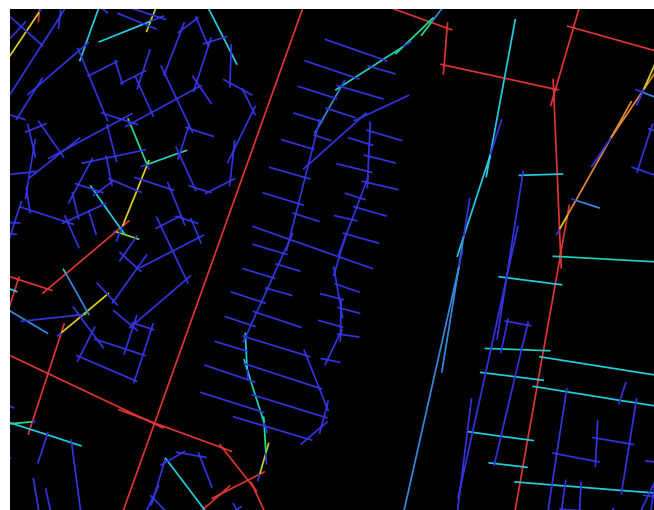


fig. 35b Verbondenheid blijft gelijk op het lint



fig. 36a Potenties vitaal straatleven, bestaande situatie



fig. 36b Potenties voor vitaal straatleven nemen af op zowel het lint als de brug naar het eiland.



#### 2.5.4 Inrichtingsvoorstellen voor Vroonermeer-Noord

Naast de ruimtelijke structuur is ook gekeken naar de inrichting van Vroonermeer-Noord en meer in het bijzonder naar de inrichting van 'het lint'. De verbondenheid van de zijstraten aan het lint is, gezien vanuit de Space Syntax methode, niet erg hoog. Dit is voornamelijk het gevolg van de schuine hoek die ontstaat bij de aansluiting van de zijstraten op het lint. Door deze hoek is het zicht vanuit de Vroonermeerweg de zijstraten in beperkt. Bij de verkaveling en inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met zicht vanaf de Vroonermeerweg in de zijstraten. Woningen zijn met hun voorzijde naar de zijstraten gericht en staan veelal met de zijkant naar het lint waardoor de mogelijkheid voor sociale controle vanuit deze woningen wordt beperkt. Daarnaast is stil gestaan bij de mogelijkheden voor ontmoeting. Dit omdat uit de analyse is gebleken dat het lint ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven heeft die nu nog niet volledig worden benut.

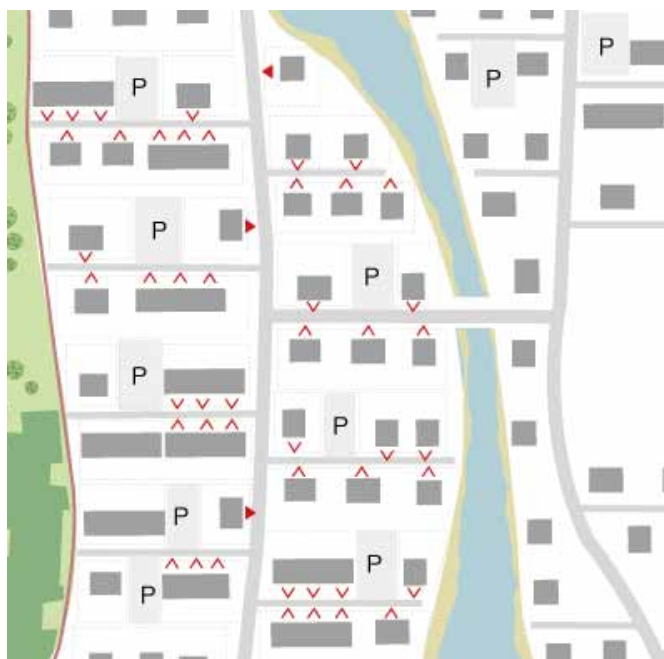
##### Ontwerpaanbeveling 1 Een actiever lint

Net als bij de Multatulilaan in Vroonermeer-Zuid, is ook 'het lint' in Vroonermeer-Noord – volgens de huidige plannen – een hoofdas zonder actieve plinten. De woningen wenden zich fysiek van de hoofdas af en richten hun voorkant niet naar de hoofdstraat maar naar de stillere zijstraten. Door deze situatie is er weinig zicht vanuit de woningen op de hoofdas. Dit belemmert niet alleen de mogelijkheden voor natuurlijk toezicht. Het is ook een gemiste kans om de unieke ruimtelijke en functionele karakteristiek van een historisch lint te ontwikkelen. Bij oude dorpslinten, zoals dat van Sint Pancras, zijn de woningen met voordeur en raampartijen gericht naar de hoofdstraat. Hier wordt zichtbaar wat een actief lint met een dorp of buurt kan doen. Het vormt een extra tussenschaal tussen de provinciale wegen en de lokale woonstraten; een as waar bezoekers en bewoners de kans hebben om samen te komen en elkaar te ontmoeten.

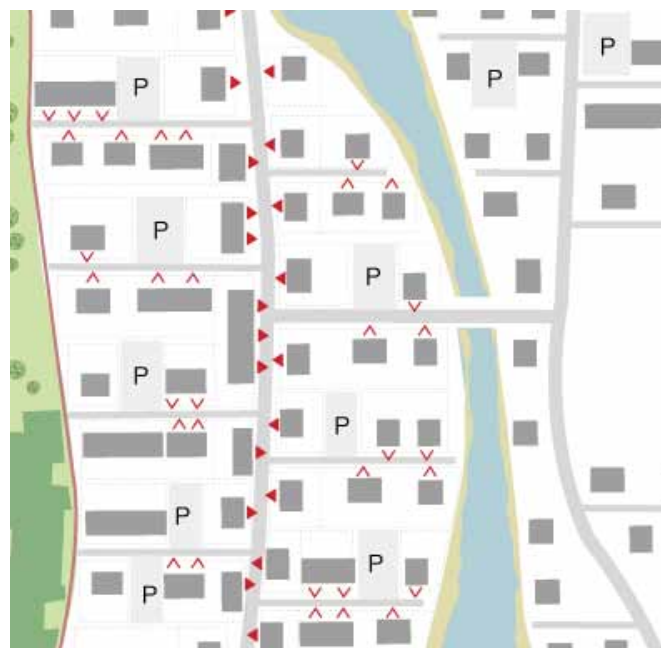
Het lint in Vroonermeer-Noord heeft de potentie een as te worden op een schaalniveau wat tussen een rustige woonstraat en een hoofdontsluiting in zit. Het aantal verkeersbewegingen op de Vroonermeerweg is beperkt. Er kan daarom een menging van auto's, fietsers en voetgangers plaatsvinden, vergelijkbaar met de oude dorpslinten zoals in Sint Pancras. Hiervoor is het noodzakelijk dat de woningen aan het lint zich meer naar deze as oriënteren. Door dit te doen worden de plinten van de woningen – en daarmee het lint – geactiveerd. Als weggebruiker van het lint krijg je hierdoor meer het idee dat je op de hoofdroute van deze wijk rijdt. Voor toekomstige bewoners van Vroonermeer-Noord groeit hiermee ook het aantal keuzemogelijkheden voor een type woonmilieu. Ze kunnen een woning kopen in een straat waar net iets meer gebeurt; waar meer beweging op straat is en meer vertier. Of ze kunnen weloverwogen kiezen voor een rustige woonplek in één van de zijstraten



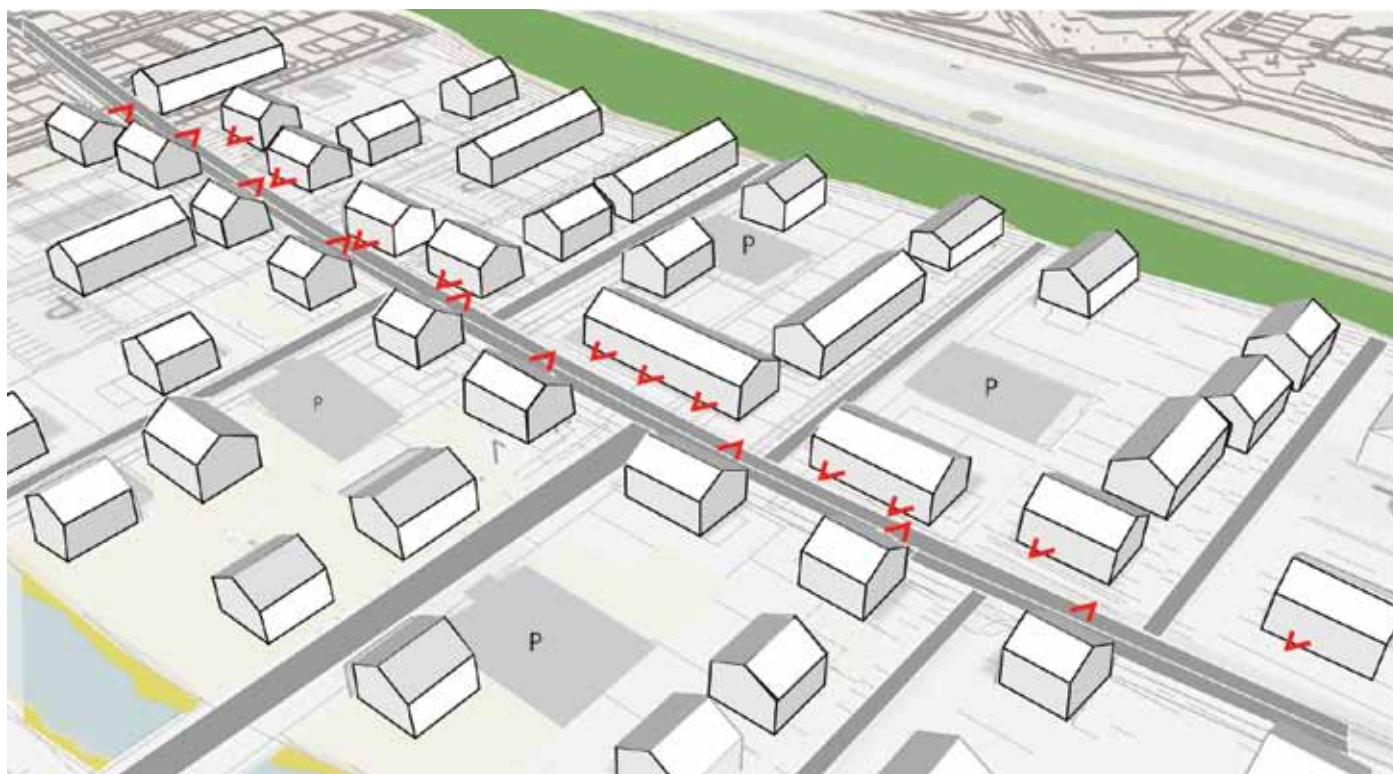
fig. 37 Voorbeeld bestaand lint, woningen gericht op de straat in Sint Pancras



*bestaand ontwerp*



*voorkanten aan het lint*



*fig 38. Voorkanten aan het lint in Vroonermeer-Noord*

van het lint. Ruimte voor ontmoeting langs het lint is hierbij een belangrijke factor om meer interactie langs deze as te laten plaatsvinden. In het huidige ontwerp is deze ruimte voor ontmoeting niet opgenomen. Alle ruimte aan de Vroonermeerweg is uitgegeven voor kavels. Door te schuiven in het patroon van de zijstraten is het mogelijk om op de kruising met de brug naar het eiland een pleintje te creëren. In Vroonermeer-Zuid is deze plek – tussen de Leopoldstraat en de P.C. Boutensstraat – wel gecreëerd, maar vindt er weinig activiteit plaats. Woningen staan hier vrij ver van de openbare ruimte af en veelal met zijkanten naar de openbare ruimte. Het is een plein dat qua inrichting weinig uitnodigt om bezocht en gebruikt te worden.

### Ontwerpaanbeveling 2 Plek voor ontmoeting

De ruimtelijke analyse laat zien dat het gebied waar de brug naar het eiland het lint kruist zeer goede ruimtelijke potenties heeft voor vitaal straatleven. Deze locatie is ruimtelijk gezien het meest interessant om een plek te creëren voor ontmoeting in de wijk. De locatie ligt centraal in Vroonermeer-Noord op een plek waar verschillende verkeersstromen – vanuit het lint en vanuit het oostelijk gelegen eiland – samen komen. Langs het lint kan een openbare ruimte gecreëerd worden waar woningen en voorzieningen gericht zijn naar deze openbare ruimte. In Vroonermeer-Zuid zijn veel kleine bedrijven gevestigd aan huis. Deze zorgen ervoor dat ook overdag mensen in de wijk aanwezig zijn er kleine groepen bezoekers komen. Dit vergroot de sociale veiligheid op tijdstippen dat andere bewoners (de eerder genoemde 'forenzen') niet thuis zijn. Een centrale ontmoetingsplek in Noord faciliteert gelijksoortige bedrijvigheid en biedt ruimte voor lokale voorzieningen. Voorbeelden van mogelijke kleinschalige bedrijvigheid en lokale voorzieningen zijn flex-werkplekken, een kleine ondernemer, een lokale croissanterie of een zorgpost.



fig. 38 potenties vitaal straatleven op de kruising van het lint en de brug



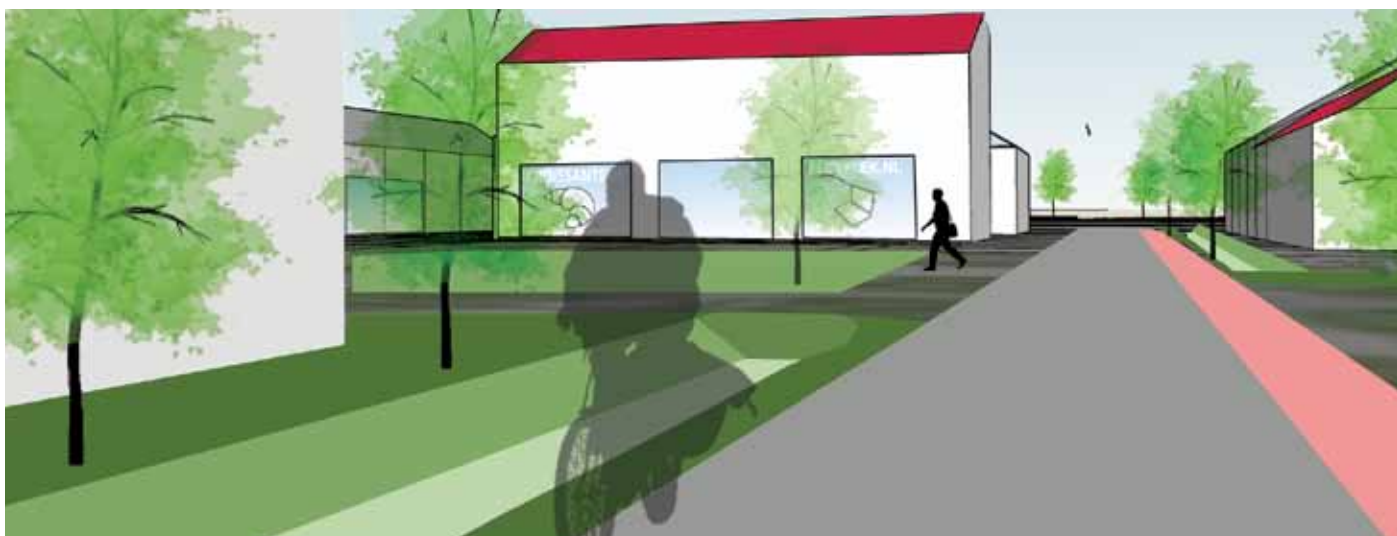
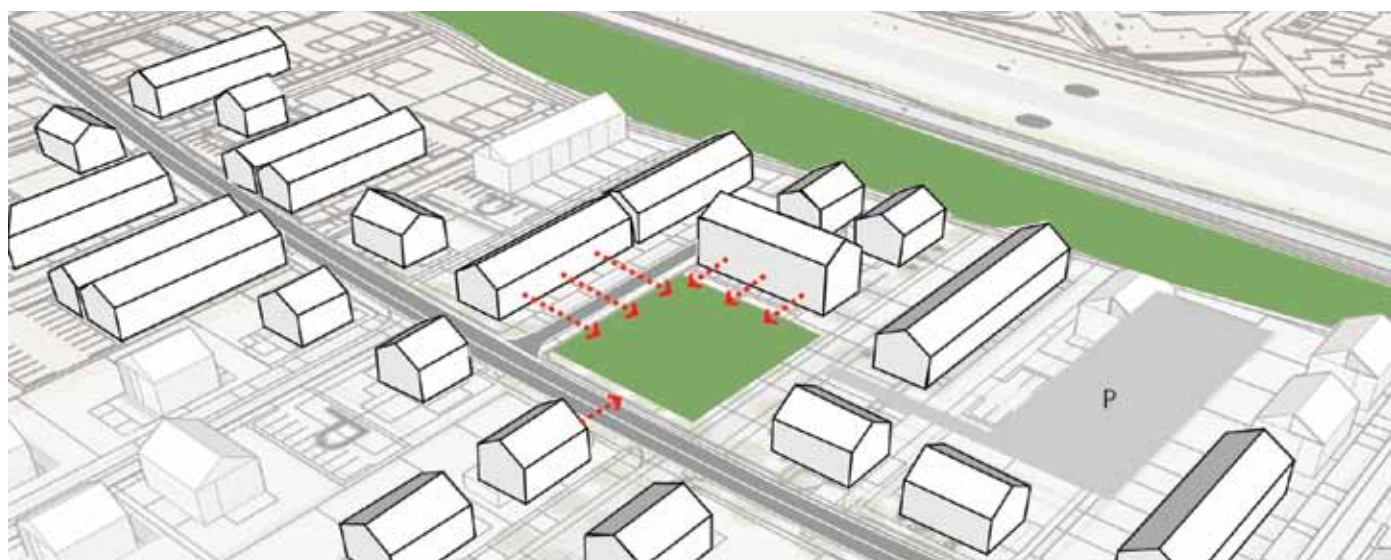
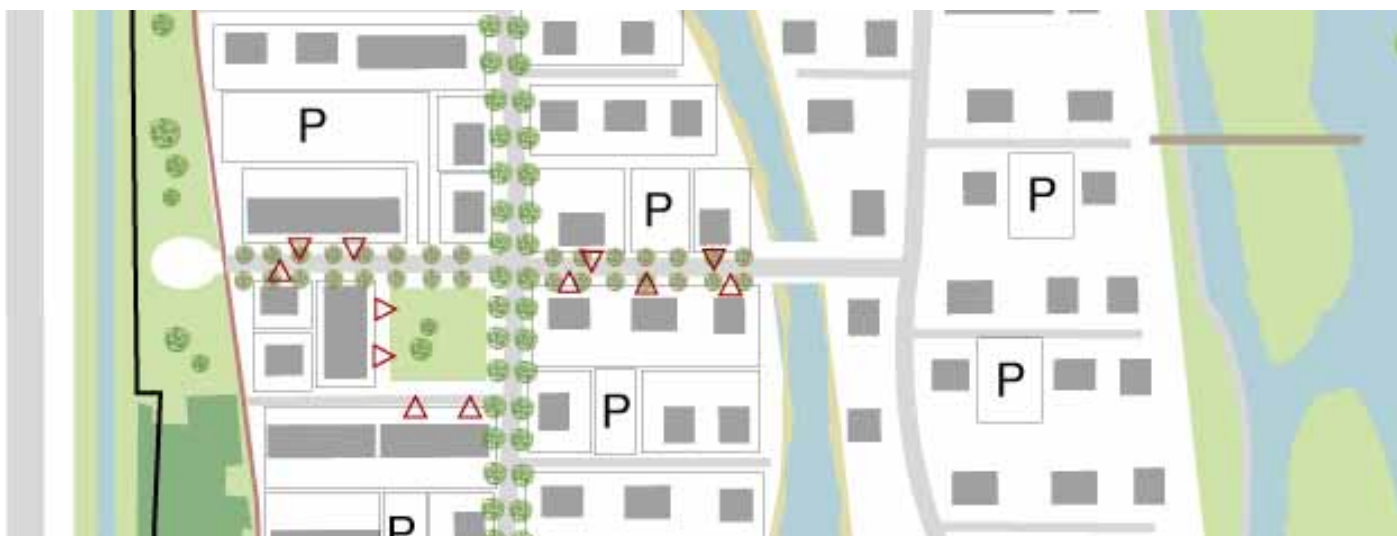


fig. 39 plek voor ontmoeting door het creëren van ruimte en het mogelijk maken van lokale voorzieningen

### **2.5.5 Een nieuw lokaal centrum**

De ruimtelijke analyse heeft laten zien dat de straat De Keesman op stedelijk niveau goed toegankelijk is, goed verbonden en bovendien goede ruimtelijke condities heeft voor bedrijvigheid en voorzieningen. De straat vormt de entree van Vroonermeer-Noord en -Zuid en mondt nu uit op een rotonde die het verkeer verdeelt richting de twee buurten, de Laan van Darmstadt en Kruissloot. Op dit moment vormt De Keesman niet alleen de entree naar de twee buurten maar ook een ruimtelijke barrière tussen Vroonermeer-Noord en Vroonermeer-Zuid. Gezien de gunstige ruimtelijke condities heeft deze plek de potentie om omgevormd te worden tot een centrale ontmoetingsplek. Een plek die niet de scheiding tussen de twee buurten vergroot maar een verbinding vormt tussen Vroonermeer-Noord en Vroonermeer-Zuid. Deze plek kan – gezien de ruimtelijke condities – zowel voor Vroonermeer als op een hoger schaalniveau een belangrijke ontmoetingsplek worden waar ruimte is voor commerciële en niet-commerciële voorzieningen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een Dorpsbrink, met daarin een supermarkt, een bakker en een slager. Dit al-dan-niet gecombineerd met niet-commerciële voorzieningen zoals een huisartsenpost, wijk- of buurthuis.

#### Meer verbindingen

Om het idee van een nieuw lokaal centrum verder uit te werken is een model gemaakt waarbij er naar De Keesman en – de naastgelegen straat – Kruissloot enkele nieuwe verbindingen zijn gemaakt. Aangezien dit verbindingen over en langs het water zijn, betreft het hier fiets- en/of wandelpaden die niet toegankelijk zijn voor autoverkeer.

Een vergelijking van de situatie voor en na de ingreep laat zien dat de toegankelijkheid van 'de knoop' op stadsschaal toeneemt wanneer er meer verbindingen naar deze plek worden gelegd. Op lokale schaal neemt de toegankelijkheid licht toe en de verbondenheid blijft hetzelfde als in de huidige situatie. De potenties voor bedrijvigheid zijn al (zeer) goed in de huidige situatie en blijven gelijk. De potenties voor vitaal straatleven in de knoop nemen toe. De wegen – zoals te zien op de Space Syntax kaart – worden niet rood, maar de potenties voor vitaal straatleven nemen wel toe in vergelijking met de huidige situatie. De ingreep creëert een nieuw lokaal centrum voor Vroonermeer dat zowel op stedelijk als lokaal niveau redelijk goed bereikbaar is en dat voldoende ruimtelijke potenties heeft voor bedrijvigheid en ontmoeting. De ingreep leidt naar verwachting tot meer langzaam- en snelverkeer uit de omliggende wijken en een betere menging van bewoners, bezoekers en passanten waardoor de sociale controle in dit gebied zal toenemen.

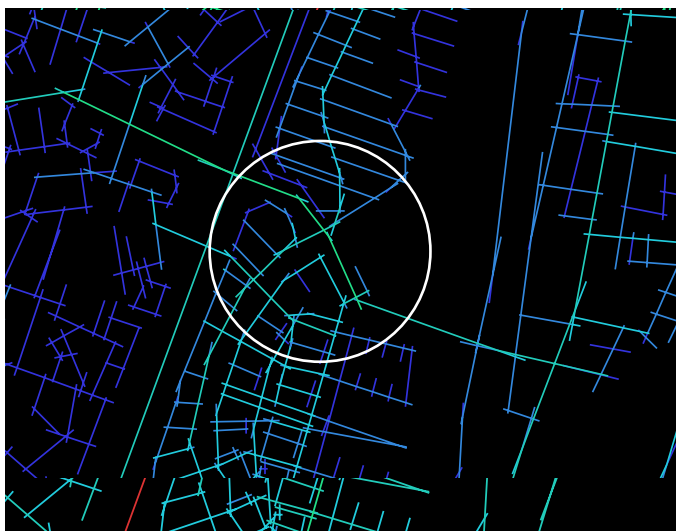


fig. 40a Toegankelijkheid op lokale schaal, bestaande situatie

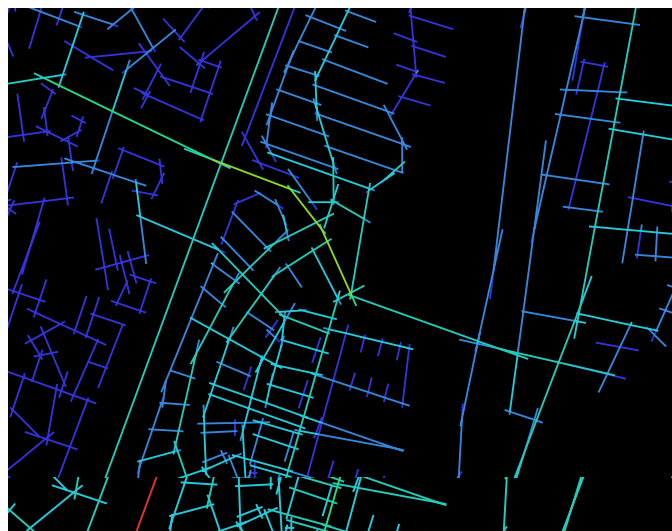


fig. 40b Toegankelijkheid op lokale schaal neemt toe met meer verbindingen

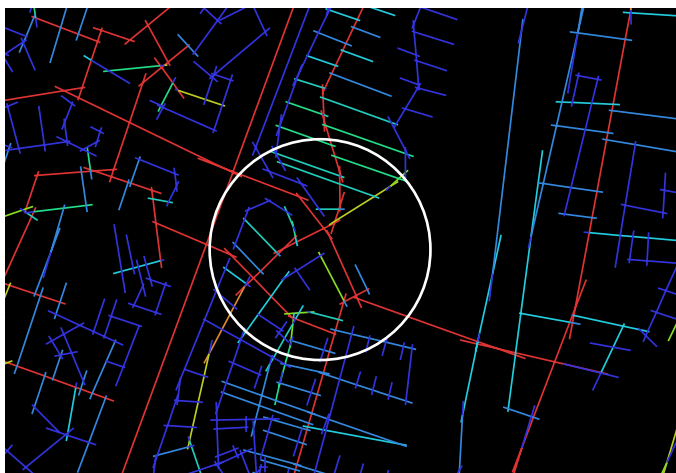


fig. 41a Verbondenheid op lokale schaal, bestaande situatie

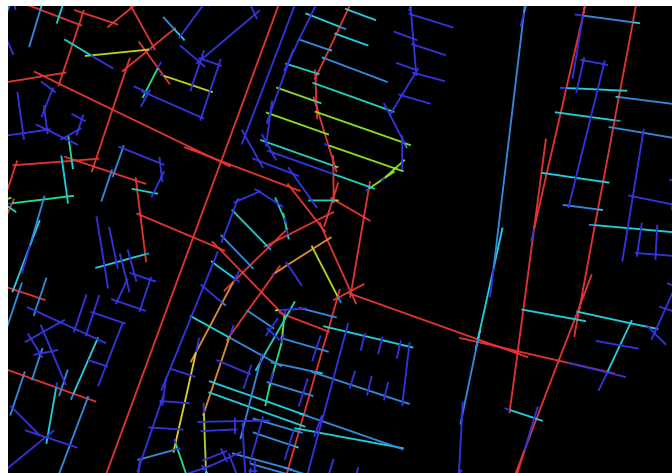


fig. 41b De verbondenheid van de knoop neemt toe

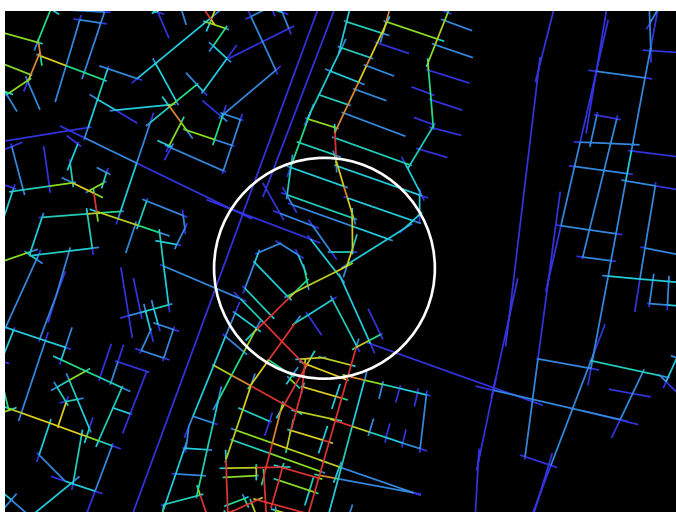


fig. 42a Potenties voor vitaal straatleven bestaande situatie



fig. 42b Potenties voor vitaal straatleven nemen toe rondom de rotonde

### Een andere inrichting

Om er voor te zorgen dat de ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid en ontmoeting ook daadwerkelijk worden benut en het gebied Vroonermeer-Noord en -Zuid ook echt verbindt in plaats van scheidt, zal ook de inrichting van de plek aantrekkelijk vorm gegeven moeten worden. De plek moet het karakter krijgen van een leesbare en aantrekkelijk entree van de Vroonermeer, een centrumknoop en ontmoetingspunt voor mensen uit de buurt en omgeving.

Met behulp van 3D beelden is een schets gemaakt van de mogelijke inrichting van het nieuwe centrum. Op deze manier kan beter een inschatting worden gemaakt van de ruimtelijke effecten van de ingreep en wordt duidelijk waar bij de inrichting van deze plek rekening mee moet worden gehouden. Om te verkennen hoe deze inrichting het best kan worden gerealiseerd, zijn er twee modellen uitgewerkt die het gebied een landelijke of meer een stedelijke inrichting geven. In het geval van een meer stedelijke inrichting is onderscheid gemaakt tussen een minimum en een maximum variant.

### **Landschappelijke inrichting**

In het eerste model wordt de ruimte benut die nog beschikbaar is rondom de rotonde. Deze grond is in bezit van de gemeente. De assen die naar de rotonde lopen - De Keesman, Vroonermeerweg en Multatulilaan - worden allen aangekleed met een bomenrij die de route richting de rotonde begeleidt. Om een centrale knoop te creëren is het van belang om de plinten van de toekomstige bebouwing naar de knoop te oriënteren. De school is nu voornamelijk gericht op de Vroonermeer-Noord maar kan ook aan de achterzijde doormiddel van een speelplein en raampartijen een relatie leggen met de rotonde. Het skateparkje naast het tuincentrum kan verplaatst worden naar de overzijde – ten westen van de rotonde – zodat de huidige groenzone gebruikswaarde krijgt. Het skateparkje geeft op deze plek geen overlast voor bewoners uit de wijk, omdat aangrenzende woningen met een gesloten gevel naar deze plek georiënteerd staan. Door plaatsing van het skateparkje op deze plek, ontstaat er daarnaast een levendige aanblik vanaf de hoofdweg, 'De Keesman'. Naast het skateparkje kan een kleine voorziening – zoals een kiosk – geplaatst worden zodat er activiteit is aan de entree van de Multatulilaan. Een kiosk biedt ook de mogelijkheid om te testen wat werkt. Het draagt bij aan het programmeren van de knoop en gebruik van de ruimte rondom de rotonde zonder dat er grote investeringen gemaakt worden. De supermarkt – waarvoor de plannen nu op tafel liggen – kan aan de rotonde worden geplaatst. Om een plek te creëren waar zowel 's avonds als overdag iets gebeurt, is het goed om naast voorzieningen ook woningen te realiseren. Dit kan door voorzieningen boven de supermarkt en het dagelijkse activiteitencentrum te plaatsen. Tussen de supermarkt en het dagelijkse activiteitencentrum ontstaat een plein met mogelijkheden voor verblijven, horeca en kleinschalige



*fig. 43 Bestaande situatie rondom rotonde en bestaand ontwerp voor Vroonermeer-Noord*



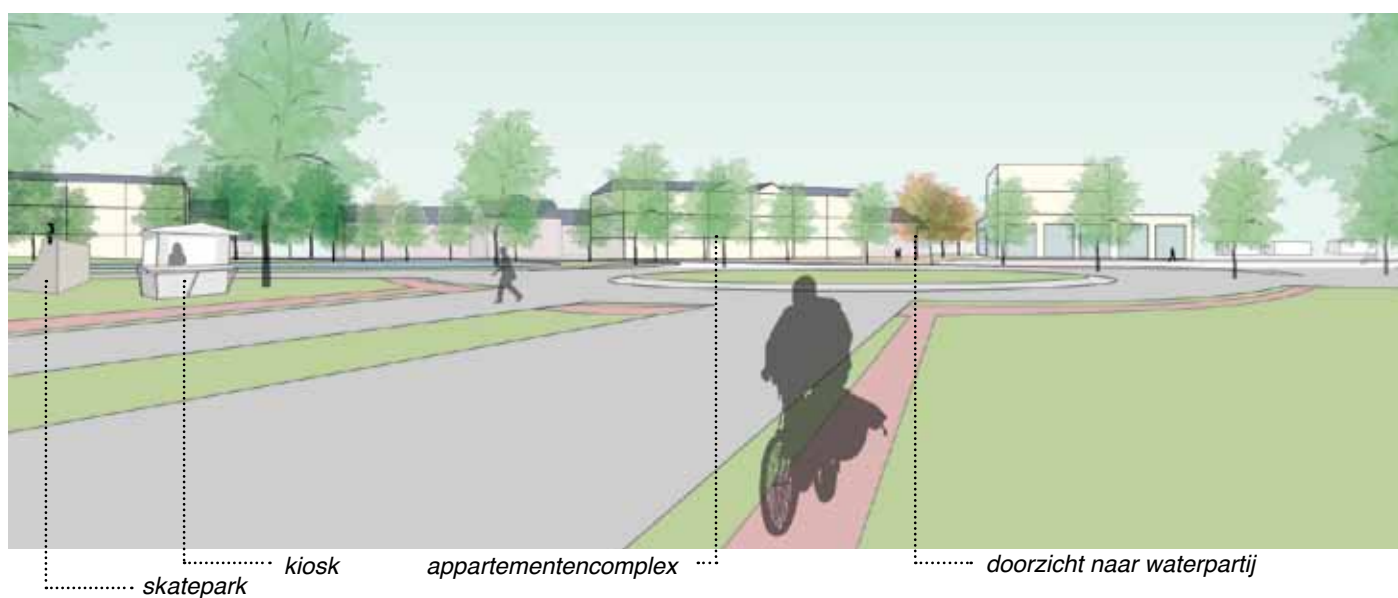


fig. 44a Voorstel model landschappelijke inrichting

voorzieningen in de plinten van de supermarkt en het centrum. Het plein is zichtbaar vanuit de Multatulilaan en De Keesman maar ligt beschut ten opzichte van de verkeersrotonde waardoor de groenstructuur doorloopt. Het plein ligt aan het lint van Vroonermeer-Noord en maakt een koppeling met de kopse kant van de school aan de overzijde. Parkeren is in deze groene variant opgelost aan de achterzijde van de supermarkt.

#### **Stedelijke inrichting: minimale variant**

In de stedelijke variant is ingezet op een meer bebouwde oplossing waarbij een centraal plein direct aan de rotonde komt te liggen en de ruimte tussen de twee buurten een intiemer karakter krijgt. Het water vanuit de grote plas loopt door tot aan de rotonde en eindigt daar ten noorden van een groot plein. De wanden van het plein worden vormgegeven door een L-vormige supermarkt. Een zichtlijn vanuit De Keesman en de Multatulilaan loopt direct naar het plein en de entree van de supermarkt. Vanuit de Vroonermeerweg loopt een derde zichtlijn naar de groene ruimte voor de supermarkt. De open ruimte voor de supermarkt vormt hiermee de schakel tussen de twee buurten en biedt mogelijkheden voor horeca, voorzieningen en andere activiteiten. Wonen vindt net als in de landschappelijke variant plaats boven de supermarkt waardoor ook in de avonden gebruik gemaakt wordt van de ruimte.



skatepark kiosk appartementencomplex ... zicht op plein voor de supermarkt

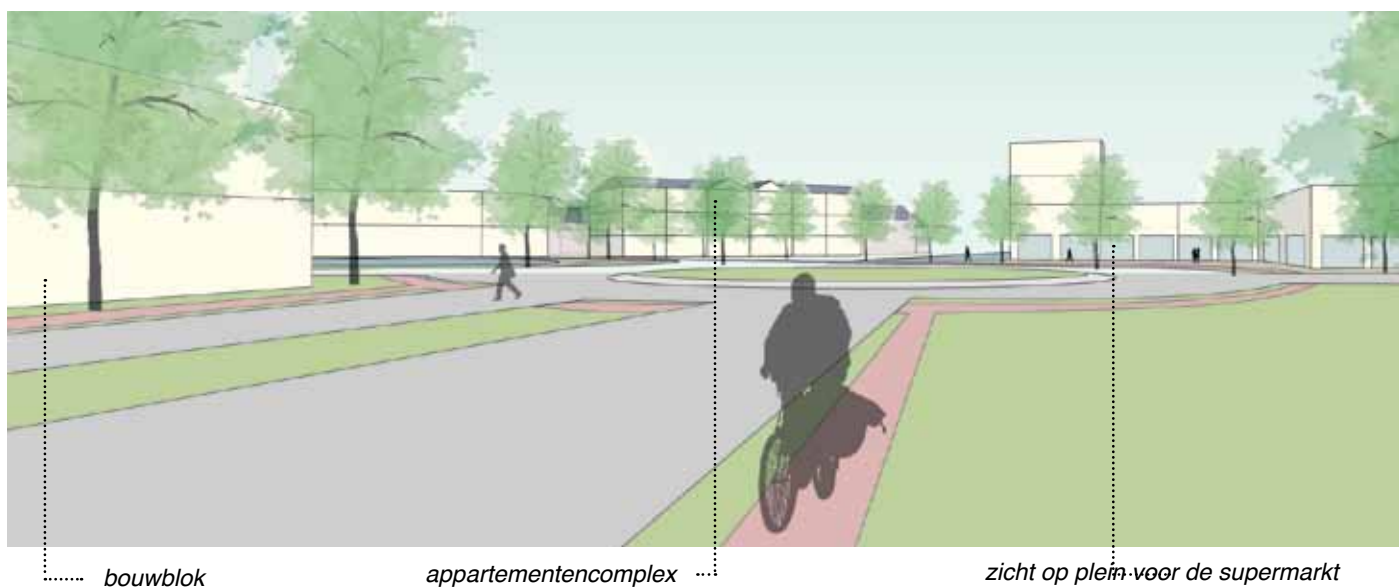
Voorstel model stedelijke inrichting: minimale variant

fig. 44a Voorstel model stedelijke inrichting minimale variant

### **Stedelijke inrichting: maximale variant**

Mocht er in de toekomst vraag zijn naar meer voorzieningen, bedrijvigheid en wonen dan kan de ruimte rondom de knoop verder worden uitgebreid. In de maximale variant heeft het groen langs De Keesman en aan de zijde van Vroonermeer-Zuid plaats gemaakt voor een invulling van extra programma. Door de bebouwing zoveel mogelijk tegen de rotonde aan te bouwen ontstaat een intiemere openbare ruimte en wordt het beeld en gevoel van de wijk inrijden vanaf de Muilatulilaan versterkt. Aan de zuidzijde zijn woningen tegen de blinde plinten van de bestaande woningen geplaatst. Deze nieuwe woningen zijn naar De Keesman georiënteerd en vormen hiermee vanaf de provinciale weg een aantrekkelijk entree tot Vroonermeer. Dit is een bijzondere typologie waarbij tuinen aan de achterzijde niet mogelijk zijn. Om verkeersstromen nog meer naar dit punt te bundelen en te begeleiden, kan een fietsverbinding vanuit de Louis Couperusstraat in Vroonermeer-Zuid direct worden doorgetrokken richting de Muilatulilaan. Door deze nieuwe route ontstaat een snelle verbinding vanuit het oostelijk deel van Vroonermeer -Zuid naar het lokale centrum.





Voorstel model stedelijke inrichting: maximale variant

fig. 44a Voorstel model stedelijke inrichting minimale variant

### 2.5.6 Conclusies

In het voorgaande zijn verschillende modellen en ontwerpaanbevelingen gepresenteerd die mogelijk een bijdrage kunnen leveren aan de ruimtelijke kwaliteiten, leefbaarheid en sociale veiligheid in Vroonermeer. De doorgerekende aanpassingen in de ruimtelijke structuur van Vroonermeer-Noord bleken geen of onvoldoende positieve effecten op te leveren. Het is dan ook goed om de stratenstructuur van Vroonermeer-Noord – zoals die nu is bedacht – onveranderd te laten. De grootste kans voor een toename van de vitaliteit en levendigheid in Vroonermeer ligt in het ontwikkelen van een centraal ontmoetingspunt in de ruimte tussen de twee wijken. Het 'tussengebied' aan De Keesman is in de huidige situatie goed toegankelijk en verbonden maar functioneert als doorgangsgebied. Er is geen reden om daar te stoppen of te verblijven. De ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid zijn aanwezig, maar worden niet benut. De analyse laat zien dat ontwikkeling van dit 'tussengebied' met functies en voorzieningen de twee wijken met elkaar kan verbinden. De plek kan transformeren tot een leesbare en aantrekkelijk entree van Vroonermeer; een centrumknoop en ontmoetingspunt voor mensen uit de buurt en de omgeving.

Door de ingrepen die in dit hoofdstuk worden voorgesteld met elkaar te combineren, kan de as door Noord en Zuid worden gezien als een lang lint dat vanaf het station tot de noordelijke entree van Vroonermeer-Noord loopt. De ruimtelijke analyse laat zien dat er langs dit lint diverse plekken voor ontmoeting zijn mits de inrichting daar op wordt aangepast. Dat vereist in de eerste plaats een lint waar zoveel mogelijk voorkanten van woningen naar georiënteerd zijn. In Noord en Zuid liggen centraal in het lint kansen voor het creëren van een ontmoetingspunt voor de wijk, een plek met een aantrekkelijke openbare ruimte waar ruimte is of wordt gecreëerd voor lokale voorzieningen. De centrale knoop vormt het hart van Vroonermeer. Het is een plek waar verschillende vervoersstromen – van lokaal tot globaal – samenkomen en waar winkels en andere lokale voorzieningen zich kunnen vestigen. Het vormt hiermee een nieuwe ontmoetingsplek en entree voor Vroonermeer.

Richting het station kan de Simon Carmiggeltstraat/Drechterwaard worden verlevendigd door de bussluis open te stellen, waardoor er meer activiteit en menging langs deze as plaatsvindt. Dit kan worden versterkt door bedrijvigheid langs deze as mogelijk te maken, in de nabijheid van het station.

Door het doortrekken van de Leopoldstraat naar de P.C. Boutensstraat, ontstaat een alternatieve route door de wijk, waardoor de levendigheid in deze straat toeneemt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de inrichting van het profiel, zodat het autoverkeer zoveel mogelijk wordt afgeremd. De potentie voor één of meer lokale ontmoetingspunten langs deze as neemt toe doordat er meer verkeersbewegingen zullen zijn. Ook hierbij geldt weer dat de inrichting de ruimtelijke potenties moet ondersteunen en moet zorgen voor een verhoogde verblijfskwaliteit.

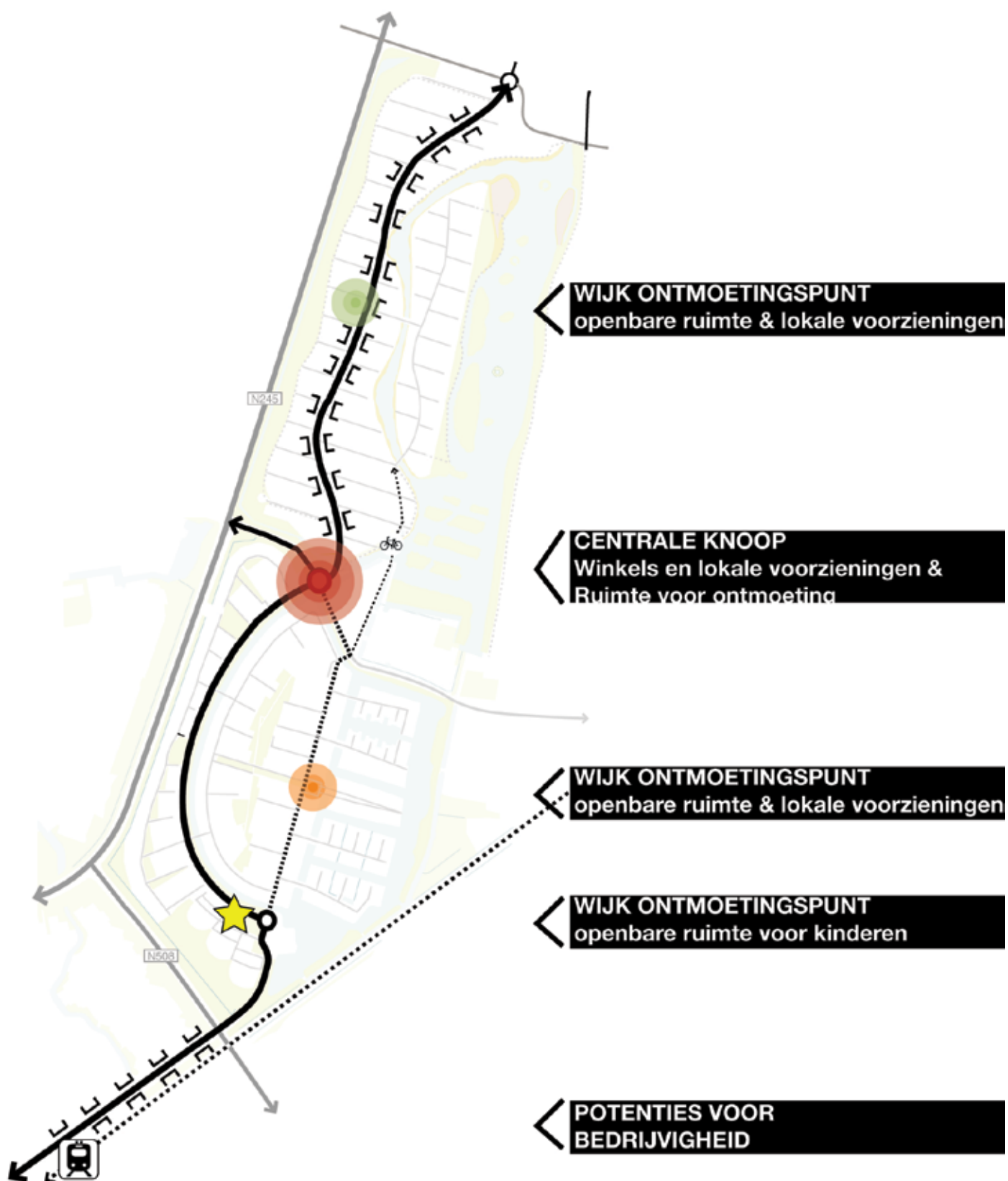


fig. 45 Alle ontwerpvoorstellen samen

Om de effecten van de gecombineerde ingrepen te berekenen, is een model gemaakt waarbij de volgende interventies zijn gepleegd:

- een directe (auto)verbinding tussen de Leopoldstraat en B.C. Boutensstraat,
- een tweede toegangsweg tot Vroonermeer-Zuid door het openstellen van de bussluis,
- een actiever lint in Vroonermeer-Noord,
- een plek voor ontmoeting in noord op de locatie waar de twee linten samenkomen en
- een nieuw lokaal centrum tussen Vroonermeer-Noord en -Zuid.

De uitkomst laat zien dat dit gecombineerde model de positieve effecten van alle interventies in zich verenigt. De as die zo ontstaat loopt als een lang lint door vanaf de noordelijke entree van Vroonermeer-Noord tot aan het station. Deze as is vooral beter toegankelijk voor lokaal verkeer en zal daarom niet te druk worden bezocht. De grote winst zit echter in de kwaliteiten van het nieuwe lokale centrum en de verbondenheid van het stuk tussen dit centrum en het station. Deze verbondenheid wordt zeer sterk waardoor de straten De Keesman, Kruissloot, P.C. Boutensstraat, Leopoldstraat en Simon Carmiggeltstraat de ruimtelijke kwaliteiten van een zeer goed verbonden hoofdstraat krijgen. Het lint als geheel krijgt op diverse plekken goede tot zeer goede potenties voor vitaal straatleven met name in de Leopoldstraat, P.C. Boutensstraat, het gebied van het 'nieuw lokaal centrum' rondom de rotonde en het midden van Vroonermeer-Noord. De potenties voor lokale bedrijvigheid nemen langs het gehele lint toe en zijn met name gunstig op het traject op en ten zuiden van het nieuw lokaal centrum, te weten De Keesman, Kruissloot, P.C. Boutensstraat, Leopoldstraat en Simon Carmiggeltstraat.



Toegankelijkheid op stadsschaal, bestaand



Toegankelijkheid op stadsschaal model



Toegankelijkheid op lokale schaal, bestaande situatie



Toegankelijkheid op lokale schaal model



*Verbondenheid bestaande situatie*



*Verbondenheid model*



*Potenties voor bedrijvigheid, bestaand*



*Potenties voor bedrijvigheid model*



*Potenties voor vitaal straatleven, bestaand*



*Potenties voor vitaal straatleven, voorstel*

*fig. 46 Gecombineerd model*

## Literatuurlijst

- Alford, V. (1996) Crime and space in the inner city, *Urban Design Studies*, nr. 2, 45-76
- Brantingham, P. L. & P.J. Brantingham (1981) *Environmental Criminology*, Sage, Beverly Hills
- Bureau B+B (2010) *Vroonermeer Noord: Stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitplan, welstandscriteria, toelichting welstandscriteria*, B+B Amsterdam
- Cohen, L.E. & M. Felson (1979) Social change and crime rate trends: A routine activity approach, *American Sociological Review*, vol. 44, pg. 588- 608
- Desyllas, J. (2000) The relationship between urban street configuration and office rent patterns in Berlin. PhD thesis, The Bartlett, University College London
- Hillier, B. (1998) The common language of space: a way of looking at the social, economic and environmental functioning of cities on a common basis. <http://www.bartlett.ucl.ac.uk/spacesyntax/publications/commonlang.html>
- Hillier, B. (2007) *Space is the machine: a configurational theory of architecture*, University College London
- Hillier, B., A. Penn, J. Hanson, et al. (1993) Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, nr. 20, pg. 29-66
- Hillier, B., A. Penn, D. Banister & J. Xu. (1998) Configurational modelling of urban movement network. *Environment and Planning B: Planning and Design*, nr. 25, pg. 59-84
- Hillier, B. & O. Sahbaz (2005) High Resolution Analysis of Crime Patterns in Urban Street Networks: an initial statistical sketch from an ongoing study of a London borough, A. van Nes, *Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium*, TU Delft, Techne Press, Delft
- Hillier, B. & S. Iida (2005) Network effects and psychological effects: a theory of urban movement. In A. van Nes, editor, *Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium*, Delft
- Hillier, B. & S. Shu (2000) *Crime and urban layout: the need for evidence*, Ballintyne
- Luten, I. (red.) (2008) *Handboek Veilig Ontwerp en Beheer: Sociale veiligheid in buitenruimten, gebouwen en woningen*, Thoth, Bussum



López, M.J.J. (2001) Kennisdomein Woninginbraak, Den Haag: EWC/RCM-advies

López, M.J.J. en Chr. Veenstra (2010) Een veilige wijk, een veilig gevoel? Onderzoek naar de veiligheidsbeleving van bewoners in PKVW gecertificeerde nieuwbouwwijken, Den Haag: Experian/RCM-advies

López, M.J.J. en A. van Nes (2006) Ruimte, Tijd en Criminaliteit. Onderzoek naar de relatie tussen de ruimtelijke structuur en de omvang en spreiding van criminaliteit in de steden Gouda en Alkmaar, RCM-advies/TU-Delft

López, M.J.J. (2001) Doorbraakmeter. Tussentijdse evaluatie van de uitvoering van het Kwaliteitsprogramma Veilig Wonen 1997-2001, Den Haag: EWC/RCM-advies

Van Diest, M. (red.) (2005) Evaluatie Vroonermeer-Zuid, gemeente Alkmaar, afd. O&S

van Nes, A. (2005) Burglaries in the burglar's vicinity. In: A. van Nes, editor, Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium, Delft

van Nes, A. en M.J.J. López (2012) Het stratenpatroon als veiligheidsindicator. Over de waarde van ruimtelijke modelleringstechnieken voor planvorming in probleemwijken, in: Rooij e.a. (red.), Transformatiestrategieën voor verouderde stadswijken, Techne Press, pg. 157-178

Newman, O. (1972) Defensible Space. Crime prevention through urban design, Macmillan Company, New York

Rueb, L. en A. van Nes (2009) Spatial behaviour in Dutch dwelling areas. How housing layouts affects its users' behaviour, in Koch, D., Markus, L. and Steen, J (eds.), Proceedings Space Syntax. 7th International Symposium, KTH, Stockholm

Shu, C.F. (2000), Housing Layout and Crime Vulnerability. PhD thesis, The Bartlett School of Graduate studies, University College London





# Bijlagen

## 1. Deelnemers workshops Alkmaar

### Workshop 1: Presentatie eerste analyses (19 februari 2013)

#### *Gemeente Alkmaar*

- |                    |                                                                                                                                    |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liesbeth Messing   | – Stedenbouwkundige, sector SO/vakgroep<br>Ruimtelijke Vormgeving en behandelend ambtenaar<br>van het pilotproject 'SVS – Alkmaar' |
| Karin de Visser    | – Stedenbouwkundige betrokken bij Vroonermeer-Noord                                                                                |
| Wendy Sanders      | – Omgevingsontwerper, werkt aan Vroonermeer-Noord                                                                                  |
| Netty Zwirs        | – Wijkcoördinator, o.m. Vroonermeer-Zuid                                                                                           |
| Niel Klijn         | – Beleidsmedewerker Verkeer                                                                                                        |
| Arjen van Schouten | – Openbare Orde en Veiligheid                                                                                                      |

#### *Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw*

- |                  |                      |
|------------------|----------------------|
| Manuel López     | – RCM-advies         |
| Akkelies van Nes | – Van Nes Stedenbouw |
| Laura de Bonth   | – Urban Synergy      |
| Dirk Verhagen    | – Urban Synergy      |

### Workshop 2: Aanbevelingen

#### *Gemeente Alkmaar*

- |                  |                                                                                                                                     |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liesbeth Messing | – Stedenbouwkundige, sector SO/vakgroep<br>Ruimtelijke Vormgeving en behandelend<br>vambtenaar van het pilotproject 'SVS – Alkmaar' |
| Peter Oosterhof  | – Beleidsmedewerker verkeer                                                                                                         |
| Gerrit Prins     | – Sector samenleving, terrein sociaal beleid                                                                                        |
| Karin de Visser  | – Stedenbouwkundige, betrokken bij<br>Vroonermeer-Noord                                                                             |
| Wendy Sanders    | – Omgevingsontwerper, betrokken bij<br>Vroonermeer-Noord                                                                            |
| Netty Zwirs      | – Wijkcoördinator, o.m. Vroonermeer-Zuid                                                                                            |

#### *Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw*

- |                  |                      |
|------------------|----------------------|
| Manuel López     | – RCM-advies         |
| Akkelies van Nes | – Van Nes Stedenbouw |
| Laura de Bonth   | – Urban Synergy      |
| Dirk Verhagen    | – Urban Synergy      |

## 2. Sociaal-demografisch profiel

Vroonermeer-Zuid laat zich sociaal-demografisch gezien het best typeren als een welvarende kleine buurt met relatief veel kinderen.

| Vroonermeer-Zuid |                            |       |
|------------------|----------------------------|-------|
| Omvang           | Aantal inwoners            | 3.280 |
|                  | Aantal huishoudens         | 1.250 |
|                  | Aantal woningen            | 1.230 |
| Demografisch     | Gemiddelde huishoudgrootte | 2,6   |
|                  | 15-25 jarigen              | 11%   |
| Etniciteit       | Niet-westerse inwoners     | 14%   |
| Economisch       | Huurwoningen               | 24%   |
|                  | Huish. met laag inkomen    | 23%   |
|                  | Huish. op/om soc. minimum  | 3%    |
|                  | Niet actieven              | 13%   |

*Tabel 1. Sociaal-demografisch profiel Vroonermeer-Zuid*

Op 1 januari 2011 telde Vroonermeer-Zuid 1.250 huishoudens, 3.280 bewoners en 1.230 woningen. Ongeveer eenkwart van deze woningen (24%) valt in de huursector.

De helft van de huishoudens (50%) heeft kinderen. Het percentage jongeren tussen de 15-25 jaar (11%) is niet hoog, maar zal de komende jaren naar verwachting toenemen.

Eén op de zeven inwoners is van niet-westerse afkomst. Slechts een zeer beperkt deel daarvan is van Marokkaanse (1%), Turkse (3%), Surinaamse (3%) of Antilliaanse (1%) afkomst.

Vroonermeer-Zuid is met een gemiddeld inkomen van 24.800 euro per inwoner c.q. 35.900 euro per inkomensontvanger met stip de meest welvarende buurt van alle binnen dit project onderzochte pilotwijken. 'Slechts' 3% van de huishoudens zit op of rond het sociaal minimum, 23% ontvangt een laag inkomen en 13% is economisch niet actief.

## 3. Criminaliteitsbeeld

Om na te gaan hoe sociaal veilig of onveilig Vroonermeer-Zuid precies is, is nagegaan hoe de slachtofferisico's in Vroonermeer-Zuid zich verhouden met de gemiddelde slachtofferisico's in Alkmaar en Nederland. Uit een vergelijking van de door CBS geregistreerde cijfers blijkt dat Vroonermeer-Zuid zowel in vergelijking tot Alkmaar als het landelijk gemiddelde voor wat betreft de delicten woninginbraak, vernieling, diefstal uit auto's en mishandeling als een zeer veilige wijk moet worden gezien.

|                       | Woninginbraak | Vernieling | Diefstal uit auto | Mishandeling | Totaal |
|-----------------------|---------------|------------|-------------------|--------------|--------|
| Vroonermeer-Zuid      | 0,0           | 48,8       | 27,4              | 6,1          | 82,3   |
| Landelijk gemiddelde  | 38,5          | 86,7       | 54,4              | 33,7         | 213,4  |
| Alkmaar gemiddelde    | 52,5          | 119,4      | 51,1              | 47,6         | 270,6  |
| Geïndexeerd landelijk | 0             | 56         | 50                | 18           | 67     |
| Geïndexeerd Alkmaar   | 0             | 41         | 54                | 13           | 30     |

Tabel 2. Vroonermeer-Zuid – Aantal incidenten per 10.000 inwoners (CBS 2011)

Ook van de politie heeft het projectteam cijfers gekregen.<sup>[11]</sup> Deze cijfers hebben betrekking op alle bij de politie gemelde incidenten diefstal, geweld, overlast en vernieling in Vroonermeer-Zuid voor de periode 2009 tot-en-met 2012. Deze cijfers laten zien dat het totaal aantal geregistreerde incidenten in Vroonermeer-Zuid de afgelopen 4 jaar (binnen een bandbreedte van +/- 10%) min-of-meer stabiel is gebleven.

|                  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012       | Totaal |
|------------------|------|------|------|------------|--------|
| Vroonermeer-Zuid | 166  | 183  | 163  | 182 (+10%) | 694    |

Tabel 3. Aantal aangegeven incidenten in Vroonermeer-Zuid 2009-2012

Wanneer de incidenten worden opgesplitst naar geweld, diefstal, overlast, vernieling en overige zaken dan blijkt dat er de afgelopen 4 jaar vooral veel meldingen waren van overlast. Overlast maakt qua volume ongeveer de helft uit van alle bij de politie geregistreerde incidenten.

|            | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Totaal |
|------------|------|------|------|------|--------|
| Diefstal   | 54   | 35   | 39   | 48   | 176    |
| Geweld     | 12   | 20   | 32   | 25   | 89     |
| Overlast   | 82   | 107  | 76   | 86   | 351    |
| Vernieling | 17   | 19   | 14   | 22   | 72     |
| Zeden      | 1    | 2    | 2    | 1    | 6      |
|            | 166  | 183  | 163  | 182  | 694    |

Tabel 4. Aantal aangegeven incidenten in Vroonermeer-Zuid per delictcategorie 2009-2012

### Vermogenscriminaliteit

In tegenstelling tot de andere pilots, is het risico op woninginbraak in Vroonermeer-Zuid relatief laag. Qua vermogenscriminaliteit zijn het vooral de diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen en (in mindere mate) (brom)fietsdiefstal die de boventoon voeren, maar ook bij deze delicten geldt dat de risico's in Vroonermeer-Zuid in vergelijking met het landelijk gemiddelde nog wel meevallen.

11 Het is belangrijk te melden dat de cijfers van de politie (iets) kunnen afwijken van de cijfers zoals die door het CBS zijn geregistreerd. Dit omdat het hier twee verschillende bronnen betreft die weliswaar op elkaar zijn afgestemd, maar op een andere manier en in een andere frequentie worden verschoond en ververst.

|                                             | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Totaal |
|---------------------------------------------|------|------|------|------|--------|
| Diefstal/inbraak woning                     | 3    | 3    | 1    | 5    | 12     |
| Diefstal/inbraak box/garage/schuur/tuinhuis | 2    | 1    | 1    | 1    | 5      |
| Diefstal van personenauto                   | 4    | 3    | 0    | 2    | 9      |
| Diefstal uit/vanaf motorvoertuigen          | 19   | 12   | 10   | 15   | 56     |
| Diefstal uit/vanaf vaartuig                 | 1    | 1    | 0    | 0    | 2      |
| Diefstal af/uit/van overige voertuigen      | 1    | 0    | 1    | 2    | 4      |
| Diefstal van brom-, snor-, fietsen          | 11   | 8    | 9    | 9    | 37     |
| Straatroof                                  | 0    | 0    | 1    | 0    | 1      |
| Overige vermogensdelicten                   | 13   | 7    | 16   | 14   | 50     |
|                                             | 54   | 35   | 39   | 48   | 176    |

Tabel 5. Aantal aangegeven vermogensdelicten in Vroonermeer-Zuid per delictsoort 2009-2012

### Geweldscriminaliteit

Geweldscriminaliteit is (zowel landelijk gezien als vergeleken met de rest van Alkmaar) niet echt een probleem in Vroonermeer-Zuid. In de periode 2009-2011 leek er zich een stijgende trend in het aantal geweldsdelicten af te tekenen, maar die heeft zich in 2012 niet doorgezet.

|                 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | totaal |
|-----------------|------|------|------|------|--------|
| bedreiging      | 1    | 6    | 8    | 5    | 20     |
| mishandeling    | 11   | 14   | 24   | 19   | 68     |
| moord, doodslag | 0    | 0    | 0    | 1    | 1      |
|                 | 12   | 20   | 32   | 25   | 89     |

Tabel 6. Aantal aangegeven geweldsdelicten in Vroonermeer-Zuid per delictsoort 2009-2012

### Overlast

Zowel de bewoners als de gemeente noemen de verkeersoverlast en overlast veroorzaakt door jongeren als twee van de grootste problemen in Vroonermeer-Zuid (zie Hoofdstuk 2). Opvallend is dat verkeersoverlast niet als groot probleem uit de politiecijfers naar voren komt. Dit zou er op kunnen wijzen dat veel bewoners zich ergeren over zaken als foutparkeren en te hard of roekeloos rijden, maar dit soort incidenten doorgaans niet bij de politie melden. Het aantal geregistreerde incidenten van overlast veroorzaakt door jeugd was inderdaad relatief hoog in de jaren 2009 en 2010, maar is in de twee jaar daarna gehalveerd. Of dit betekent dat de problematiek ook minder is geworden of deze feiten minder vaak zijn geregistreerd, is onduidelijk. Geluidsoverlast is wel relatief hoog en verantwoordelijk voor iets minder dan de helft van het totaal aantal gemelde overlastincidenten. Het overgrote deel van de geluidsoverlast (109 van de 159 meldingen) heeft betrekking op de Annie M.G. Schmidtstraat. Volgens de gemeente zou dit te maken kunnen hebben met een daar geplaatst fitnessapparaat die (bij onjuist gebruik c.q. baldadigheid) veel geluidsoverlast kan veroorzaken.

|                                   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Totaal |
|-----------------------------------|------|------|------|------|--------|
| Overlast door overspannen/verward | 9    | 19   | 5    | 10   | 43     |
| Overlast Jeugd                    | 23   | 30   | 16   | 11   | 80     |
| Overlast Vuurwerk                 | 4    | 7    | 2    | 10   | 23     |
| Verkeersoverlast                  | 14   | 6    | 10   | 7    | 37     |
| Geluidsoverlast                   | 32   | 45   | 41   | 41   | 159    |
| Drugs/drankoverlast               | 0    | 0    | 2    | 7    | 9      |
|                                   | 82   | 107  | 76   | 86   | 351    |

Tabel 7. Aantal gemelde overlast incidenten in Vroonermeer-Zuid per soort 2009-2012

### Vernieling

Ook vernieling is iets dat doorgaans door (baldadige) jongeren wordt gedaan. De CBS-cijfers maakten al duidelijk dat het aantal vernielingen per 100.000 inwoners in Vroonermeer-Zuid een stuk lager ligt dan het landelijk en Alkmaars gemiddelde. Van een echte 'jongerenproblematiek' lijkt op basis van de politiecijfers dus geen sprake.

|                                    | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Totaal |
|------------------------------------|------|------|------|------|--------|
| Vandalisme/baldadigheid            | 2    | 2    | 2    | 3    | 9      |
| Vernieling van/aan auto            | 4    | 11   | 2    | 11   | 28     |
| Vernieling van/aan openbaar gebouw | 2    | 1    | 1    | 0    | 4      |
| Vernieling overige objecten        | 9    | 5    | 9    | 8    | 31     |
|                                    | 17   | 19   | 14   | 22   | 72     |

Tabel 8. Aantal aangegeven vernielingen in Vroonermeer-Zuid per objectsoort 2009-2012

### Overig

Het aantal overige incidenten (uitsluitend zedenmisdrijven) is de afgelopen vier jaar stabiel gebleven.

|                                  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Totaal |
|----------------------------------|------|------|------|------|--------|
| Aanranding                       | 1    | 1    | 1    | 0    | 3      |
| Overige zedenmisdrijven          | 0    | 0    | 0    | 1    | 1      |
| Seksueel misbruik kinderen (geen | 0    | 0    | 1    | 0    | 1      |
| Verkrachting                     | 0    | 1    | 0    | 0    | 1      |
|                                  | 1    | 2    | 2    | 1    | 6      |

Tabel 9. Aantal overige incidenten in Vroonermeer-Zuid per delictsoort 2009-2011